



На этой неделе в Давосе прошел очередной ВЭФ. Но пока еще бизнесмены не спешат покидать Швейцарию. В Air Charter Service прогнозируют, что в четырех швейцарских аэропортах, которые обслуживают большую часть трафика бизнес-джетов на ежегодном Всемирном Экономическом Форуме (Цюрих, Дюбендорф, Санкт-Галлен - Альтенрайн и Санкт-Мориц), может наблюдаться почти 15-процентное увеличение количества рейсов деловой авиации. По оценке ACS, трафик может превысить отметку в 1500 рейсов, по сравнению с 1300 в прошлом году. Данный прогноз был сделан на основании запросов, которые получила компания, а также предварительных данных WingX, которая подготовила анализ, в соответствии с заявками, которые поступали в самый последний момент – за шесть дней до открытия мероприятия.

И действительно самолетов в этом году больше. BizavNews побывал не только в Цюрихе, куда приземлялись большинство гостей, но и в Санкт-Галлене, и Санкт-Морице. Именно в двух последних аэропортах значительно увеличился трафик. Иногда воздушные суда занимали все свободные рулежные дорожки, а вертолетный трафик больше напоминал движение в мегаполисе. Несмотря на увеличение количества рейсов, все аэропорты справились с потоком джетов, благодаря привлечению дополнительного персонала. Как всегда основная нагрузка легла на Jet Aviation, которая в очередной раз великолепно выполнила поставленные задачи. Страны, которые традиционно «много летали» на ВЭФ на протяжении последних пяти лет, в этом году не изменились: Германия, Франция, Великобритания, США, Россия и ОАЭ.



G280 готовится к обновлению

Gulfstream и Israel Aerospace Industries сотрудничают в разработке G280 следующего поколения

стр. 22



На развитие малой авиации требуется 10 млрд

Владельцы легких самолетов и вертолетов добиваются от правительства выделения господдержки в размере более 10 млрд рублей. Эти средства необходимы на развитие малой авиации в России по соответствующей программе

стр. 23



Ремонт самолета или покупка нового

Ли Род, основатель, президент и главный исполнительный директор Essex Aviation Group, авиационной консалтинговой компании, делится своими мыслями по этой теме

стр. 25



60 дней на CRJ-24

Первые заказчики CRJ-24 уже с прошлого года получили возможность начать полеты. Какие у них отзывы о суперуниверсальном реактивном самолете? И как уже на данный момент зарекомендовал себя CRJ-24? Разговор с владельцем и пилотом Jetfly

стр. 27

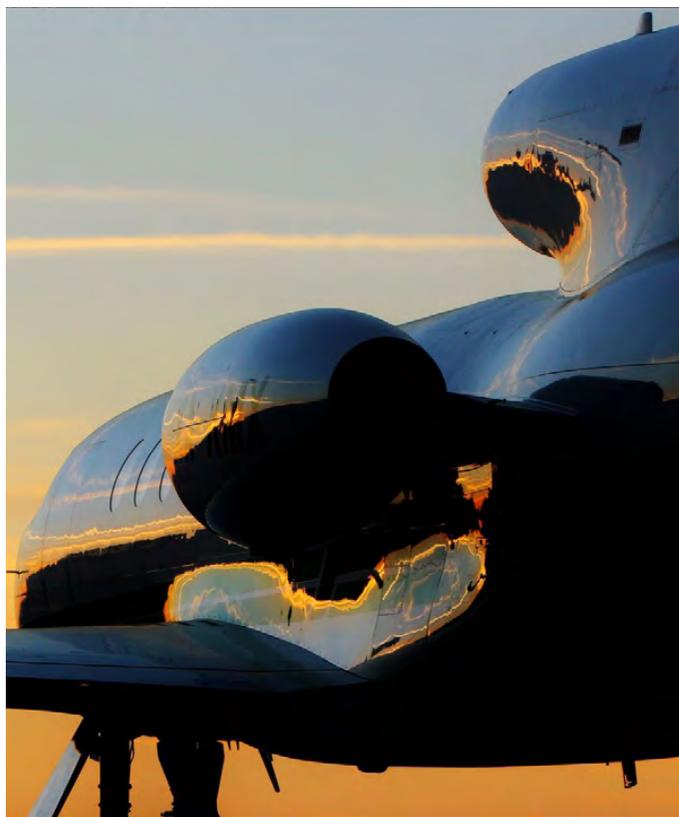
Gulfstream
G600



Рынок продавца стабилизируется по мере роста цен

Согласно последнему рыночному отчету Asset Insight, спрос на турбовинтовые модели и большие бизнес-джеты в четвертом квартале 2018 года продолжил рост, что помогло сохранить «рынок продавца» с более высокими средними ценами продаж.

Ожидается, что в первом квартале 2019 года качественные самолеты, выставленные на продажу, будут способствовать дальнейшему повышению цен, так как ожидания покупателей и продавцов продолжают сходиться в цене продажи.



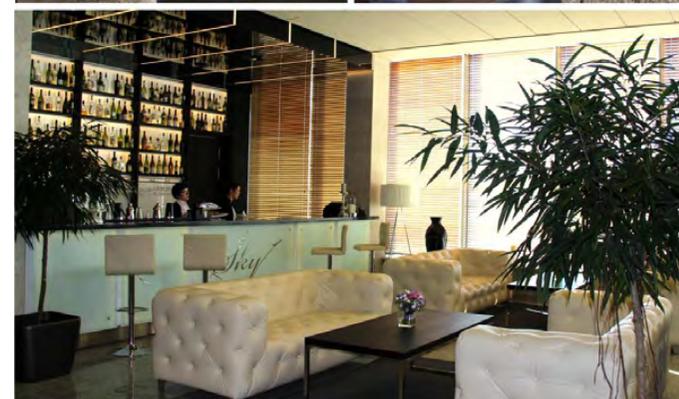
В рыночном отчете за 4-й квартал 2018 года анализируются цены для каждого года выпуска каждой современной модели самолета бизнес-класса, а аналитика отчета по техническому обслуживанию охватывает 94 модели самолетов и 1591 самолет, выставленный на продажу.

Другие тенденции, описанные в отчете за 4 квартал 2018 года, включают:

- В течение 4 квартала запрашиваемые цены увеличились во всех группах;
- Запасы самолетов с более высокими расходами на техподдержку в экспозиции относительно запрашиваемой цены, занимали на рынке на 57% больше, чем аналогичные самолеты;
- Рейтинг качества отслеживаемого флота остался в пределах диапазона «Отлично» и улучшился в 4 квартале 2018 года по сравнению с предыдущими 12-месячными лучшими рейтингами;
- Превосходное качество активов улучшает уровень расходов на техподдержку при экспозиции для большинства групп, за исключением больших самолетов, так как накопленное/включенное плановое обслуживание непроданных запасов увеличилось (ухудшилось).

«Четвертый квартал продолжил тенденцию продаж высококачественных, современных моделей, которые привели к росту средних цен продажи», - сказал Тони Киуссис, президент Asset Insight, LLC. «Рынок продавца продолжал действовать до конца 2018 года, и мы прогнозируем повышение цен в 2019 году. Тем не менее, покупатели должны продолжать изучать стоимость ожидающих событий техобслуживания».

4Q 2018 AI2 Market Report



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

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

Dassault Aviation купит центры ТОиР Luxaviation

Dassault Aviation и Luxaviation объявили о том, что французский производитель приобретет сеть центров технического обслуживания воздушных судов ExecuJet (дочерней компании оператора). Финансовые условия сделки не разглашаются. После получения необходимых разрешений сеть ExecuJet из 15 центров ТОиР в Африке, Азиатско-Тихоокеанском регионе, Карибском бассейне, Европе, Латинской Америке и на Ближнем Востоке будет в 2019 году постепенно интегрироваться в структуру французского производителя.



Приобретение идет в русле тенденции, когда производители самолетов де-факто становятся поставщиками услуг поддержки и получают большой доход за счет послепродажного обслуживания.

Председатель и главный исполнительный директор Dassault Aviation Эрик Траппье заявил, что приобретение подразделения ТОиР ExecuJet укрепит глобальное присутствие Группы, особенно в Азиатско-Тихоокеанском регионе, Океании, на Ближнем Востоке и в Африке. «С ExecuJet мы продолжим развитие нашей высококачественной сети поддержки клиентов, увеличив долю на рынке обслуживания бизнес-джетов Falcon», - отметил он.

«Продажа подразделения услуг по техническому обслуживанию позволяет Luxaviation Group переориентироваться на наши основные авиационные услуги и продолжать инвестировать в развитие отрасли во всем мире», - сказал генеральный директор Luxaviation Group Патрик Хансен.

Luxaviation Group приобрела ExecuJet Group весной 2015 года. Соглашение о продаже с Dassault ограничивается только активами ExecuJet по техобслуживанию и исключает FBO и деятельность по управлению воздушными судами. ExecuJet предоставляет услуги по техническому обслуживанию для разнообразных типов деловых самолетов в 42 странах мира. Услуги компании сертифицированы FAA и EASA.

Грэм Дакворт, исполнительный вице-президент подразделения MRO Services Luxaviation Group, продолжит руководить деятельностью ТОиР при новом акционере. «ExecuJet сохранит свою индивидуальность и лидерство. Мы получим пользу от ценного взаимодействия в Dassault Group», - сказал он.

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 млрелм комлмл Волваздел лс. млмел деслрнм стрлктур лБолваздел лс. Вол прлвл злщлмлм.



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

Трафик на ВЭФ может стать рекордным

В четырех швейцарских аэропортах, которые обслуживают большую часть трафика бизнес-джетов на ежегодном Всемирном Экономическом Форуме (Цюрих, Дюбендорф, Санкт-Галлен - Альтенрайн и Санкт-Мориц), может наблюдаться почти 15-процентное увеличение количества рейсов деловой авиации, прогнозируют в Air Charter Service (ACS). По оценке ACS, трафик может превысить отметку в 1500 рейсов, по сравнению с 1300 в прошлом году. Данный прогноз был сделан на основании запросов, которые получила компания, а также предварительных данных WingX, которая подготовила анализ, в соответствии с заявками, которые поступали в самый последний момент – за шесть дней до открытия мероприятия.

Энди Кристи, директор группы компаний ACS по бизнес-авиации, рассказывает: «В отличие от других популярных событий, таких как финал Суперкубка или Лиги Чемпионов, ВЭФ уникален тем, что за-

явки на него поступают во все наши офисы по всему миру, а не только в одно или два представительства ACS ближайших к месту проведения мероприятия. За последние пару лет, наряду с многочисленными чартерами, организованными через наши европейские офисы, мы также получаем заказы в Гонконге, Индии и США. Никакое другое событие не имеет такого глобального охвата. В связи с таким большим интересом, мы решили проанализировать активность бизнес-авиации за пять дней прошлогоднего Форума, чтобы посмотреть, откуда прилетают участники и на каких воздушных судах. Четыре основных аэропорта, принимающих рейсы, это Цюрих, Дюбендорф, Санкт-Галлен Альтенрайн и Санкт-Мориц. В соответствии с данными WingX, среднее количество вылетов и прилетов для этих четырех аэропортов в прочие дни января – 65 в день. За неделю Форума это число увеличивается в среднем до 218, прирост 335%! На два самых загруженных дня – 16-е и 20-е – приходится 251 и 301 самолетовылет соответственно».

Страны, которые традиционно «много летали» на ВЭФ на протяжении последних пяти лет, в этом году не изменились: Германия, Франция, Великобритания, США, Россия и ОАЭ. Также в ACS рассказали, что в этом году тенденция использования «тяжелых самолетов» сохранится с доминированием Gulfstream G650/G550, а также Bombardier Global и Dassault Falcon 8X/7X.

Напомним, что с 22 по 25 января в Давосе проходит очередной Всемирный экономический форум, главной темой которого станут проблемы глобализации и перемены в мире в эпоху Четвертой индустриальной революции. Российская делегация, несмотря на неопределенность при подготовке к мероприятию, все же приняла участие в форуме.



НАМ ДОВЕРЯЮТ

SkyClean

ДЕТЕЙЛИНГ · КЛИНИНГ · КОНСАЛТИНГ

ABS Jets получил сертификата IS-BAH Stage II

Чешский провайдер услуг деловой авиации ABS Jets сообщает о получении сертификата IS-BAH Stage II. Компания является первым и единственным обладателем этого сертификата в Чешской Республике. Два года назад ABS Jets получила IS-BAH Stage I.

Комментируя это достижение, глава компании Ян Кралик сказал: «Мы очень гордимся тем, что получили аккредитацию IS-BAH Stage II. Это важное международное одобрение для ABS Jets и ее наземных служб, которое было достигнуто в результате огромной работы и преданности нашей большой команды. Важно отметить, что это признание самого высокого стандарта по управлению рисками и обеспечению качества, которое, несомненно, будет оценено нашими операторами и клиентами».

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) и включает в себя первую программу по безопасности при наземном обслуживании Национальной ассоциации воздушного транспорта США (NATA). 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). Стандарт запущен на выставке EBACE-2014.



Rethink Convention.

← EMBRAER

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

Flight Consulting Group участвует в Schedulers & Dispatchers Conference в США

Flight Consulting Group (FCG), латвийский холдинг, работающий в сфере деловой авиации, примет участие в международной конференции 2019 Schedulers & Dispatchers Conference (SDC2019), которая пройдет с 29 января по 1 февраля в Сан-Антонио, Техас, США. Компания участвует в мероприятии второй год подряд и видит серьезный потенциал для развития на рынке Северной Америки.

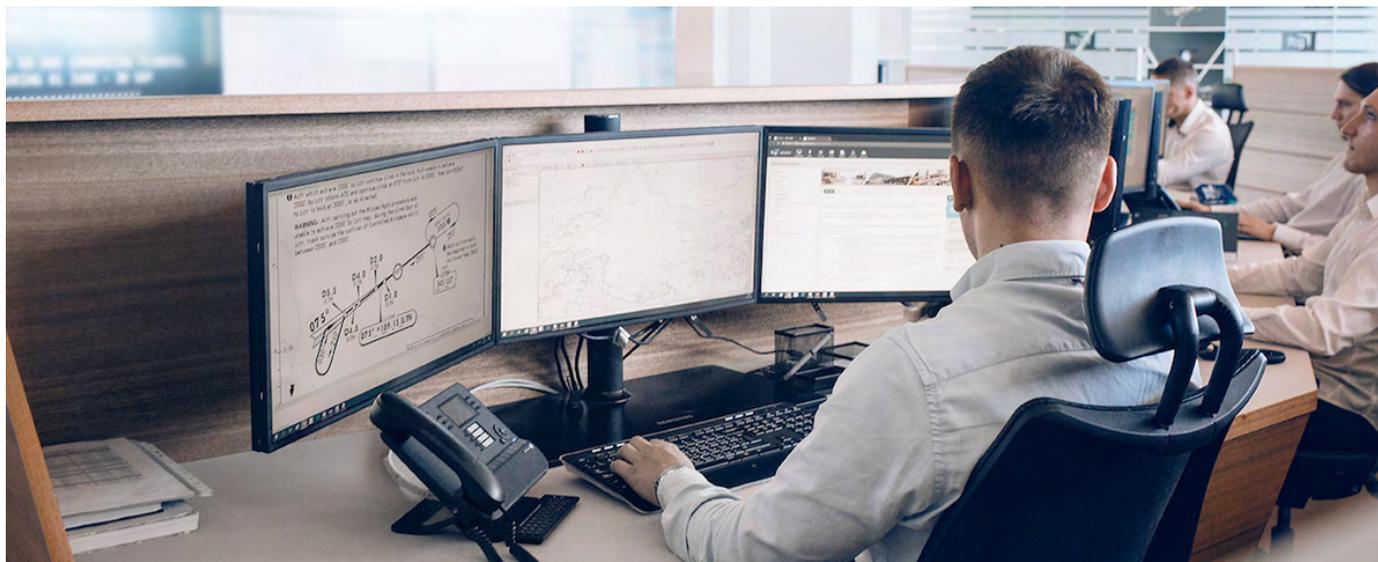
Организатором SDC2019 выступает Национальная ассоциация деловой авиации (NBAA). В 2019 году NBAA ожидает более 580 выставочных стендов и около 3,000 посетителей из 47 стран и 50 штатов США.

«Flight Consulting Group активно развивается, и мы готовы к освоению новых рынков. В 2018 году мы участвовали в SDC как посетители, что уже принесло свои плоды в виде ряда контрактов с американскими клиентами. В этом году мы принимаем участие с собственным стендом. За год наша команда расшири-

лась, а количество рейсов выросло более чем на 20%. У нас есть достойный запас мощностей и богатый опыт в области планирования и координации полетов, который мы рады представить на новом континенте. Уверен, что наши продукты будут оценены участниками конференции по достоинству», – отметил Сергей Старков, директор FCG.

FCG представит на SDC2019 продукты по диспетчерскому обслуживанию и планированию полетов (Dispatch & Flight Planning), организации наземного обслуживания в странах Европы и СНГ (Trip Support in Europe & CIS), а также получению посадочных и пролетных разрешений.

FCG является одним из крупнейших в Европе сертифицированных центров для планирования, координации и контроля полетов. Под его управлением полеты по всему миру ежедневно выполняют более 90 самолетов.



Глава IATA: «Электросамолеты появятся на рынке через 15 лет»

Самолеты ближайшего будущего станут тише и экономнее. Но по-настоящему изменить правила игры смогут лишь лайнеры на электротяге, а также беспилотные летательные аппараты. О главных трендах в интервью Business Insider рассказал руководитель Международной ассоциации воздушного транспорта Александр де Жюньяк.

Сфера авиации долгие годы не подвергалась трансформациям, однако в ближайшее время ее ожидает революция. Главным трендом в авиационной промышленности станет расцвет технологий, направленных на подавление шума и экономное потребление топлива.

По прогнозам бывшего главы Air France Александра де Жюньяка, самолеты на электротяге появятся на рынке уже через 15 лет. К этому времени инженеры решат проблему недостаточной плотности энергии батарей.

А к 2040 году электроавиация получит широкое распространение по всему миру, считает де Жюньяк,



который последние два года возглавляет Международную ассоциацию воздушного транспорта (IATA).

Похожую точку зрения разделяют и некоторые инженеры.

По их прогнозам, полноценные электросамолеты появятся на рынке не раньше 2030-х годов, а запуск пассажирского авиалайнера на электротяге станет таким же прорывом, как создание первого турбореактивного двигателя.

Через 20 лет авиацию также затронет волна автоматизации. По мнению эксперта, о замене пилотов алгоритмами речи пока не идет. Однако многие авиакомпании обсуждают сокращение команды летчиков на борту. Предполагается, что один специалист способен самостоятельно справиться с управлением.

Де Жюньяк с этим не согласен. Он считает, что в кабине должны быть два пилота. А по мере развития автоматизации от этого надо перейти сразу к рейсам в режиме автопилота на всех этапах от взлета и до посадки.

Главным препятствием он называет психологию: «Никто не выступает против беспилотных микроавтобусов и поездов, которые часто можно встретить в аэропортах, но самолет - это уже другая история».

Де Жюньяк считает, что прогресс уже не остановить. Рано или поздно летающие такси и дроны-курьеры станут нормой, а авиационной индустрии придется решать проблему перегруженности воздушного пространства.

Источник: Хайтек+



В TAG Farnborough Airport подвели итоги 2018 года

TAG Farnborough Airport, специализированный центр деловой авиации, расположенный примерно в 35 милях к юго-западу от Лондона, в 2018 году продемонстрировал 13,8% рост трафика. Рекордный трафик прошлого года превысил показатели предыдущего рекорда 2007 года на 8,2%. Причем первоначальные прогнозы указывают на то, что эта положительная тенденция сохранится в 2019 году. Наибольшее количество рейсов было выполнено из/в США (+22,5%), далее идет Европа с 15,5% ростом. В настоящее время аэропорт обслуживает около 30 000 рейсов в год. Также центр получил разрешение на увеличение трафика до 50 000 рейсов в год.

TAG Farnborough является важным аэропортом назначения для ближневосточных операторов, отчасти

из-за его специализации на бизнес-лайнерах, таких как Airbus ACJ и Boeing BVJ. За последние несколько лет компания оптимизировала терминал для обслуживания пассажиров бизнес-авиации, которые обычно используют такие самолеты. Имея ангары общей площадью 240 тысячи квадратных футов (22 300 кв. м.) с климат-контролем и 1,2 млн. квадратных футов стоянок, FBO хорошо подходит для таких больших самолетов.

TAG Farnborough Airport был открыт в 2003 году. В первый год терминал обслужил 16100 рейсов. TAG Aviation также инвестировала около 100 млн. фунтов стерлингов (\$ 148 млн.) в модернизацию аэропорта. В 2016 году он был назван лучшим по версиям European Business Air News и Baltic Air Charter Association.



**ВОЗДУШНЫЕ
ВОРОТА МОСКВЫ**
VIP GATEWAY TO MOSCOW



Flying Colours увеличивает производственные мощности

Канадский провайдер ТОиР и поставщик комплектующих Flying Colours ввел в эксплуатацию пятый ангар в аэропорту Сент-Луис. Это позволит компании увеличить рабочую площадь на 40 000 кв. футов. Параллельно компания начал строительство нового ангара, который станет крупнейшим в штаб-квартире компании в аэропорту Питерборо. Конструкция площадью 100 000 кв. футов, которая будет стоить более \$18 млн., сможет вместить самолеты типа Airbus A220 (ранее Bombardier CSeries) и будет включать покрасочный цех с климат-контролем, интерьерные мастерские, переговорные комнаты, зал совещаний и офисы. Планируется, что новый ангар откроется к середине 2019 года.

«Наш бизнес значительно вырос за последние две-

надцать месяцев, и у нас стало не хватать места, чтобы удовлетворить все запросы наших клиентов», - сказал президент компании Джон Гиллесли. «Как только здание будет построено, мы станем использовать его для работ по капитальному ремонту, реконструкции и тяжелому техническому обслуживанию на больших реактивных самолетах».

Чтобы полностью использовать увеличенную пропускную способность обоих объектов, компания планирует нанять еще 100 специалистов с опытом техобслуживания, работ с интерьерами и покраской. Flying Colours специализируется на средних и больших бизнес-джетах и является авторизованным сервисным центром и предпочтительным центром доработки для самолетов Bombardier.



A promotional advertisement for the Pilatus PC-12 NG. The top half features a red and black turboprop aircraft in flight against a clear blue sky, with white motion lines trailing behind it. The Pilatus logo is positioned in the upper right. The bottom half shows a scenic landscape with snow-capped mountains and a lake. The text 'PC-12 NG' is prominently displayed in large white letters. Below it, the text reads 'САМЫЙ ПРОДАВАЕМЫЙ ТУРБОВИНТОВОЙ САМОЛЕТ В МИРЕ'. At the bottom, the 'NESTEROV AVIATION' logo is shown, along with the text 'Авторизованный центр продаж Pilatus PC-12', the phone number '+7 495 796 1155', and the email address 'sales@nesterovavia.com'.

Bombardier покупает программу производства крыла для Global 7500

Bombardier объявил об окончательном соглашении по приобретению программы производства крыла для бизнес-джета Global 7500 у компании Triumph Group Inc. По мнению канадской компании, это приобретение укрепит позиции Bombardier как ведущего производителя авиационных конструкций и обеспечит наращивание производства и долгосрочный успех флагманского бизнес-джета Bombardier.

Приобретенные активы будут включены в подразделение Bombardier Aerostructures and Engineering Services. Для обеспечения плавного перехода производства и поставок крыльев для программы бизнес-джета Global 7500, который был введен в эксплуатацию в декабре 2018 года, Bombardier заключит договор аренды завода Triumph в Ред-Оук, штат Техас, и продолжит эксплуатацию производственной линии с сотрудниками, которые работают сейчас.

«Это приобретение идеально подходит для Bombardier Aerostructures», - сказал Дэнни Ди Перна, президент Bombardier Aerostructures and Engineering Services. «Оно позволит нам использовать наш обширный технический опыт в одной из крупнейших программ разработки в отрасли, укрепляя при этом наши позиции в качестве ведущего поставщика крыльев. Мы с нетерпением ждем возможности приветствовать сотрудников Triumph в Bombardier и обеспечить успех программы Global 7500».

Ожидается, что приобретение активов и обязательств по программе завершится в первом квартале 2019 года при соблюдении определенных условий закрытия сделки. Bombardier возьмет на себя текущие инвестиции в оборотный капитал и затраты, связанные с наращиванием производства программы, которые, как ожидается, будут находиться в пределах консоли-

дированного EBIT Bombardier в 2019 году.

Напомним, что проблемы, связанные с конструкцией крыла, способствовали задержке разработки самолета почти на два года и привели к правовому спору между Bombardier и разработчиком крыла Triumph Group. Triumph подала иск к Bombardier на \$340 млн., ссылаясь на расходы и задержки, связанные с «изменениями, внесенными Bombardier в первоначальные требования к крылу по программе Global 7000 (прежнее обозначение Global 7500)». Летом 2017 года разногласия между компаниями разрешились.

В подобной ситуации также оказался американский производитель Gulfstream Aerospace, которому пришлось выкупить у Nordam производство гондол двигателей для новейших G500/G600.



Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



www.premieravia.aero

+7 495 234 26 42

Братья Ротенберги остались без частных самолетов

Предприниматели Борис и Аркадий Ротенберги после введения против них санкций остались без самолетов Bombardier Global 5000 (M-BRRB) и Bombardier Challenger 300 (M-ARRH). Об этом сообщили Forbes источники на рынке бизнес-авиации. Информация о продаже обоих бизнес-джетов размещена на сайте брокера Boutsen Aviation. Бортовые номера самолетов совпадают с инициалами бизнесменов. ARRH можно расшифровать как Аркадий Романович Ротенберг, а BRRB — Борис Романович Ротенберг.

Самолет Бориса Ротенберга Bombardier Global 5000 стоимостью \$25 млн был записан на кипрскую компанию Damstone Limited, а Аркадия Ротенберга Challenger 300 за \$15 млн — на Olpon Investment Limited. Лишиться самолетов братьев Ротенбергов заставили американские санкции, которые были введены в 2014 году. Представитель Бориса Ротен-

берга сообщил, что воздушное судно предполагалось приобрести на кредит банка Credit Suisse, но эксплуатация судна практически не осуществлялась. «После введения санкций банк в одностороннем порядке прекратил прием платежей от компании Damstone Limited и впоследствии без уведомления заемщика продал указанное воздушное судно. Цена продажи была определена банком самостоятельно и не сообщалась заемщику», — сообщил представитель Бориса Ротенберга. По словам бизнесмена, санкции доставляют некоторое неудобство, в частности, теперь ему нередко приходится перестраивать свой плотный рабочий график и корректировать его под возможность использования частных самолетов.

Ротенберги попали в первую волну санкций Минфина США. Еще более масштабные распродажи на авиарынке начались после 6 апреля 2018 года. Тогда

санкции ввели против сенатора Сулеймана Керимова, владельца UC Rusal Олега Дерипаски и других миллиардеров. По словам управляющего директора Jet24 Павла Захарова, после введения санкций многие иностранные банки предпочли подстраховаться и завершили отношения с российскими клиентами. Например, попав под санкции, владелец UC Rusal Олег Дерипаска был вынужден отказаться от трех частных самолетов Gulfstream G550, джеты выставили на продажу по цене \$30 млн. В неприятной ситуации оказался еще один участник санкционных списков — владелец Volga Group Геннадий Тимченко. Компания Gulfstream перестала выполнять договорные обязательства и поставлять запчасти, из-за чего он не смог эксплуатировать свой самолет Gulfstream G650.

Источник: Forbes.ru





Searching for a Registry?

Our experienced team
are ready to assist you.

Tell me more 



Boeing провел испытание автономного авиатакси

Авиастроительная корпорация Boeing провела первый испытательный полет автономного пассажирского воздушного судна (PAV) для передвижения в городских условиях.

«Еще один первый шаг от нас. Мы успешно испытали наше пассажирское воздушное судно. Мы продолжаем развиваться в направлении безопасного и сбалансированного движения в условиях городской экосистемы», - сообщила компания.

Созданием прототипа PAV занимаются подразделение корпорации Boeing NeXt, а также дочерняя организация Aurora Flight Sciences, инженеры которой разрабатывают оборудование для вертикального взлета и посадки с помощью электрического двигателя.

На прошедших в штате Виргиния испытаниях опытного образца тестировались именно эти элементы полета: вертикальный взлет и посадка, а также промежуточное парение. Предполагается, что на последующих испытаниях будет опробован полет с использованием подъемной силы крыла и переходная фаза между вертикальным и горизонтальным полетом.

Прототип PAV с электродвигателем имеет чуть больше девяти метров в длину и 8,5 метров в ширину. Он рассчитан на 80 километров полностью автономного полета.

Источник: РИА «Новости»



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



Airbus консолидирует свою глобальную цифровую стратегию

Airbus Helicopters недавно подписал партнерские соглашения с четырьмя поставщиками информационных систем технического обслуживания (MIS), которые будут связывать свои базы данных ТОиР с системами Airbus, предоставляя Airbus и его клиентам ценные данные по техническому обслуживанию.

Общее управление данными обеспечивает как минимум три преимущества для клиентов:

- Время загрузки данных значительно сокращается, особенно при запуске нового воздушного судна в эксплуатацию.
- Ручные задачи упрощены, а некоторые операции, такие как заказ деталей, теперь выполняются непосредственно из MIS.
- Благодаря этим данным будут расширены аналитические сервисы и соответствующие решения.

Сотрудничая с Airbus, поставщики программного обеспечения для ТОиР гарантируют более простой и быстрый доступ к данным и технической документации вертолетов Airbus, особенно когда вводится в эксплуатацию новое воздушное судно. Также новое ПО обеспечивает операторов информационными системами технического обслуживания и обеспечит планирование обслуживания.

В результате операторы вертолетов получают самую актуальную информацию о своих воздушных судах. Они также могут автоматически передавать оперативные полетные данные в приложения Airbus, такие как Fleet Keeper и FlyScan. И они могут стать частью базы данных Airbus Helicopters, обогатив ее аналитическое предложение HCare Connected Services.



авиа
бизнес
групп

www.aviagroup.ru
ops@aviagroup.ru

+7 495 789 38 06

125445 Москва
Ленинградское шоссе
дом 65, строение 3

G280 установил рекорд скорости на биотопливе

Gulfstream Aerospace сообщает об очередном рекорде скорости между парой городов, который установил суперсредний бизнес-джет G280. Примечательно, что в этом полете самолет был заправлен альтернативным реактивным биотопливом (sustainable alternative jet fuel – SAJF). Рейс был выполнен в калифорнийский аэропорт Ван-Найс для участия компании в общепромышленном мероприятии под названием «Зеленое топливо для бизнес-джетов: шаг к устойчивому развитию» (17 января 2019), проводимому для популяризации использования SAJF.

Рекордный полет дальностью 2243 морских миль из Саванны, штат Джорджия, в аэропорт Ван-Найс был выполнен за 4 часа 49 минут при средней скорости 0,85 Маха, а путевая скорость составила 465,35 узла, несмотря на встречный ветер в 76 узлов.

«Gulfstream работает с SAJF с июня 2011 года, когда G450 стал первым бизнес-джетом, который пересек Атлантику на смешанном топливе», - сказал президент Gulfstream Марк Бернс. «С тех пор мы предпринимаем все более активные шаги в поддержку экологичности, включая обеспечение запаса SAJF

для нашего корпоративного, демонстрационного и летно-испытательного парка».

Бернс добавил, что используя SAFJ бизнес-джеты Gulfstream пролетели 700 000 морских миль, и это позволило снизить выбросы на более 750 тонн углекислого газа. «SAJF не только лучше для окружающей среды, но также использование этого топлива для установления рекордов между парами городов подчеркивает его возможности», - сказал он.

К середине 2019 года в своем центре в Лонг-Бич, штат Калифорния, компания планирует начать предлагать SAFJ клиентам, а также использовать его для полетов крупногабаритных бизнес-джетов, которые отправляются из аэропорта Лонг-Бич. Gulfstream использует смесь SAJF и Jet-A в пропорции 30/70 в полетах своих самолетов из Саванны с 2016 года.

Нынешний рекорд скорости для пары городов – 64-й для G280. Сейчас достижение ожидает одобрения Национальной ассоциации авиации США. Как только будет получено подтверждение, рекорд будет отправлен в Международную авиационную федерацию в Швейцарии для мирового признания.



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

Выставка HeliRussia 2019 заполнена на 75%

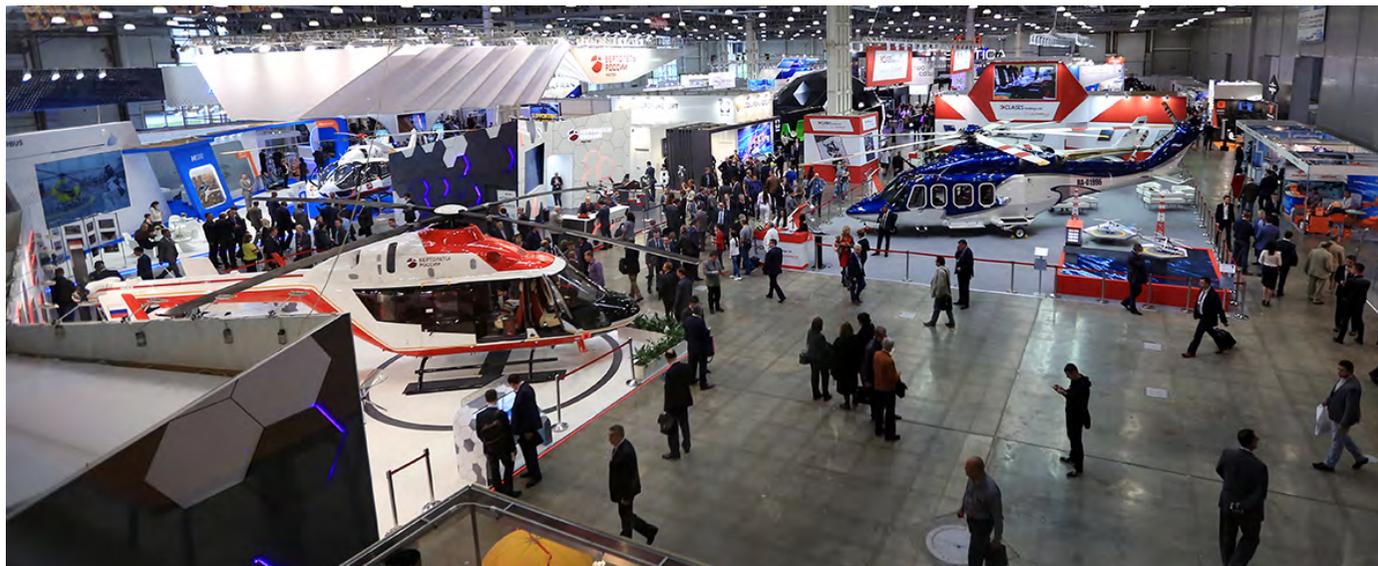
В мае этого года вновь откроет свои двери Международная выставка вертолетной индустрии – HeliRussia 2019. Сегодня, когда до ее открытия остается 5 месяцев, продано уже 75% общей выставочной площади, что подтверждает высокий интерес и востребованность мероприятия.

Для сравнения, за аналогичный период прошлого года было забронировано 73% выставочной площади, эта цифра росла и ранее. О своем участии в выставке 2019 года заявили российские и международные компании, представляющие практически все сферы деятельности в вертолетной индустрии. Напомним, что в 2018 году выставка установила очередной рекорд, собрав 246 компаний, включая 49 иностранных. Такие показатели выставки делают её крупнейшей вертолетной выставкой в Европе и Северной Азии.

Из года в год HeliRussia расширяет и развивает свою программу. В этом году новинкой в выставочной

экспозиции станет организация эксклюзивной демонстрационной зоны «Вертолетная площадка в деталях». Один из стендов будет застроен в виде действующей вертолетной площадки, на нем представят продукцию различных компаний, применяемую на объектах вертолетной инфраструктуры. Среди экспонатов – инструменты, светотехническое и сигнальное оснащение, радиосвязное, метеорологическое и диспетчерское оборудование.

XII Международная выставка вертолетной индустрии HeliRussia 2019 пройдет с 16 по 18 мая в соответствии с распоряжением Правительства Российской Федерации № 2403-р от 30 октября 2017 года. Место проведения – залы №3 и 4 павильона №1 МВЦ «Крокус Экспо». Организатор выставки – Минпромторг России, устроитель – компания «Русские Выставочные Системы». Мероприятие проходит по инициативе и при поддержке Ассоциации Вертолетной Индустрии.





 ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР
Безопасность полетов
Безопасность топливообеспечения
 19 МАРТА 2019 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"

 bizavsafety.aero

Bell 525 испытывают в Арктике

Компания Bell Helicopter продолжает программу летных испытаний новейшего вертолета Bell 525 в условиях низких отрицательных температур. Два летных прототипа отправляются в канадский Йеллоунайф, который расположен в 250 милях к югу от Северного полярного круга. Первый вертолет будет участвовать в испытаниях шесть недель, второй – две недели. Ранее представители компании сообщили, что завершились испытания Bell 525 при высоких температурах, до +50°C на высотах 4270 м.

На сегодняшний день четыре летных прототипа суммарно налетали 1200 часов, выполнив 850 полетов. Представители Bell Helicopter сообщают, что уже в марте на выставке Heli-Expo в Атланте будут пред-

ставлены обновленные летно-технические характеристики новой машины.

Bell 525 Relentless - первый и единственный коммерческий вертолет с технологией электродистанционного управления, сочетающий в себе новейшие разработки в области безопасности и несравненную роскошь. Bell 525 с отличными летно-техническими характеристиками, элегантным экстерьером, просторным салоном, вместительным багажным отделением и удивительно тихим, плавным ходом устанавливает новые стандарты качества для воздушных судов VIP-класса. В настоящее время Bell планирует завершить сертификацию в 2019 году.



FBO
EXPERIENCE

FBOEXPERIENCE.COM
TOP SELECTED FBOS

Первый АСН145 отправился в Индию

Airbus поставил первый вертолет АСН145 с салоном Mercedes-Benz индийскому клиенту – предпринимателю Адару Пунавалла, исполнительному директору Института сывороток Индии (крупнейший в мире производитель вакцин по количеству производимых доз).

«Исходная предпосылка АСН заключается в том, чтобы соответствовать чрезвычайно высоким ожиданиям, которые заданы нашими клиентами, и единственный способ сделать это – объединить правильный продукт, который может быть адаптирован к их конкретным требованиям к вертолету, с исключительным уровнем индивидуального подхода, которое они ни найдут нигде, кроме как в АСН», - сказал Фред Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters.

Airbus Corporate Helicopters предлагает клиентам

полностью индивидуальные версии АСН125, АСН130, АСН135, АСН145, АСН160 и АСН175 в трех различных дизайнерских исполнениях: Line, Exclusive и Editions. Line – это легкий, вдохновленный спортивными автомобилями внутренний дизайн с несколькими вариантами отделки. Exclusive – это VIP-линия, которая имеет «самый высокий уровень» индивидуальности и качества. Editions объединяет бренды и дизайнеров, в том числе Hermes, Mercedes Benz и дизайнера Петера Айдсгарда из Pegasus Design.

Наряду с вертолетами, Airbus предлагает комплексное обслуживание, поддержку и решения для управления под названием HCare First. Используя премиальный, персонализированный сервис поддержки АСН, клиенты должны только сообщить команде Airbus, когда они хотят летать, а Airbus сделает все остальное, включая планирование, обслуживание и т.д.



Росавиация одобрила эксплуатацию Ансата в высокогорье

Федеральное агентство воздушного транспорта (Росавиация) подтвердило увеличение высоты взлета и посадки вертолета Ансат до 3500 метров. Одобрение главного изменения выдано на основе результатов испытаний, которые вертолет прошел летом 2018 года на Эльбрусе. Документ разрешает эксплуатацию Ансата в условиях высокогорья.

Ранее высота взлета и посадки вертолета не превышала 1000 м, что ограничивало его применение в горах. В ходе сертификационных испытаний Ансат успешно выполнил серию взлетов-посадок на высотах до 3500 метров, в том числе с имитацией неработающего двигателя и в режиме авторотации, подтвердив возможность эксплуатации в условиях высокогорья.

«Одобрение главного изменения на увеличение высоты взлета и посадки вертолета Ансат открывает перед нами новые возможности для привлечения заказчиков из стран с соответствующим ландшафтом. Например, в ходе прошедшего в конце 2018 года демонстрационного тура по странам Юго-Восточной Азии вертолетом заинтересовались потенциальные эксплуатанты из Вьетнама, Таиланда, Камбоджи и Малайзии. Собрано около 30 заявок на поставку Ансатов, и улучшение его летно-технических характеристик должно позитивно повлиять на дальнейшие переговоры с заказчиками», - отметил генеральный директор холдинга «Вертолеты России» Андрей Богинский.



Airbus Helicopters отмечает значительный рост продаж вертолетов в 2018 году

В 2018 году компания Airbus Helicopters поставила 356 вертолетов и получила заказы на 413 машин (в том числе «чистые» заказы на 381 вертолет), превысив показатели 2017 года, когда было получено 350 заказов. Компания подтвердила свое лидерство на рынке гражданского вертолетостроения и укрепила позиции в сегменте военной продукции. В 2018 году портфель производителя пополнился заказами на 148 легких двухдвигательных вертолетов семейства H135/H145 и 15 заказами на новое поколение вертолетов H160. По состоянию на конец 2018 года общий портфель заказов компании составил 717 вертолетов.

«Наши коммерческие результаты 2018 года в очередной раз продемонстрировали умение компании уверенно работать в непростой рыночной ситуации, – отметил Бруно Эвен (Bruno Even), генеральный директор Airbus Helicopters. – Несмотря на невысокий спрос на вертолеты гражданского и государственного назначения, нам удалось сохранить мировое лидерство благодаря самым современным и высокотехнологичным продуктам и услугам, а также глобальному присутствию компании. Это дает нам возможность подготовиться к будущим вызовам и продолжить преобразование компании, в центре внимания которой остаются инновации и клиентоориентированность», – добавил г-н Эвен.

В 2018 году компания Airbus Helicopters поставила первый из 100 заказанных Китаем H135 в Циндао, где была построена линия финальной сборки этих вертолетов специально для того, чтобы удовлетворить растущий спрос на вертолеты гражданского и государственного секторов в этой стране. Также первый вертолет H175 в конфигурации для государственных нужд был передан государственной авиационной службе Гонконга.

Прошлый год был успешным и для семейства вертолетов Super Puma, которые продемонстрировали свою универсальность благодаря полученным на них заказам от клиентов из совершенно разных отраслей.

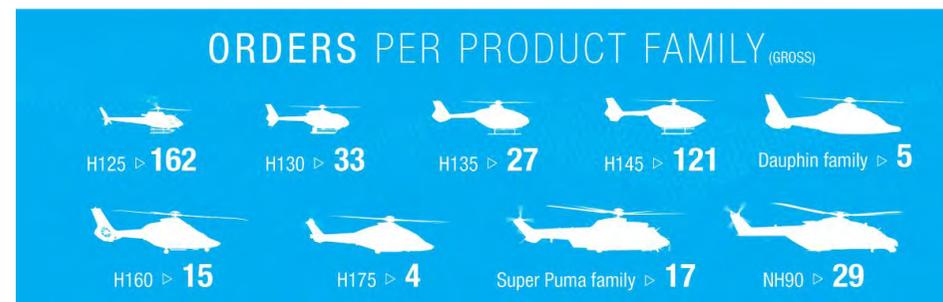
Важным событием 2018 года стало начало летных испытаний первого серийного вертолета нового поколения H160.

Кроме того, в 2018 году компания достигла серьезных успехов в развитии программ беспилотных летательных аппаратов. Так, успешно завершились наземные испытания демонстратора 4-х местного автономного летательного аппарата вертикального взлета и посадки CityAirbus, чей первый полет запланирован на 2019 год. Кроме того, в конце 2018 года свои первые полеты выполнил демонстратор беспилотного вертолета VSR700.

AIRBUS HELICOPTERS RESULTS 2018



WORLDWIDE MARKET SHARE*



Textron Aviation увеличил поставки

Благодаря росту поставок, Textron Aviation завершила четвертый квартал с увеличением выручки на 12%, до \$1,6 млрд. В последнем квартале прошлого года производитель поставил 63 бизнес-джета Citation и 67 коммерческих турбовинтовых самолетов King Air. Это соответствует росту поставок бизнес-джетов на 9% по сравнению с 58 самолетами в том же квартале 2017 года и на 49% – турбовинтовых машин по сравнению с 45 самолетами в предыдущем году.

Заказы также выросли по всей линейке продуктов Citation, включая CJ4, Sovereign и Latitude, последний из которых, по словам главы Textron Скотта Доннелли, стал самым поставляемым самолетом среднего размера второй год подряд. За весь 2018 год производитель поставил 188 джетов по сравнению со 180 в 2017 году и 186 турбовинтовых самолетов против 155 годом ранее. Объем портфеля заказов составил \$1,8 млрд, и не изменился с конца третьего квартала, но на \$600 млн. больше, чем год назад.

Доннелли отметил, что в этом квартале новейший Longitude получил предварительный сертификат типа. Но он не назвал точную дату в 2019 году, когда ожидается получение полного сертификата на суперсредний самолет. Проблемы с FAA вокруг топливной системы Longitude были решены, сказал он, и теперь «мы просто делаем документацию. Технических проблем нет», - сказал Доннелли. «Просто мы должны завершить подготовку этих документов».

В течение четвертого квартала NetJets подтвердила девять твердых заказов на Longitude. Доннелли ожидает, что два самолета будут поставлены долево-му оператору в третьем или четвертом квартале. Они входят в соглашение NetJets с Textron, объявленного на NBAА 2018, о возможном приобретении до 175 Longitude и 150 Hemisphere.

«NetJets также работает с Textron над концепцией дизайна и спецификаций Hemisphere», - сказал Доннелли. «Мы не будем тратить на это много средств, пока не будем уверены, что программа двигателя (Snecma Silvercrest) находится в хорошей форме». Он рассчитывает в середине года узнать больше о том, как Snecma работает над проблемами с осевым компрессором высокого давления двигателя.

Что касается двух других программ по разработке самолетов Textron, однодвигательного турбовинтового двигателя Denali и двигательного турбовинтового SkyCourier, Доннелли сказал, что ожидает, что оба совершат свои первые полеты в этом году. «Наши команды загружены, и многие наши инженерные ресурсы связаны с Longitude, но прилагаются все усилия, чтобы первые полеты этих самолетов были выполнены в этом году», - сказал он.



«ДжетПорт СПб» – очередной успешный год

«ДжетПорт СПб» (управляет Санкт-Петербургским Центром Бизнес Авиации «Пулково-3») в 2018 году существенно увеличил свои производственные показатели. Так, за 12 месяцев прошлого года компания обслужила 8587 рейсов (4292 воздушных судна) и 26746 пассажиров, против 7923 рейса (3941 воздушное судно) и 22687 пассажиров годом ранее.

Как рассказали BizavNews в компании, главным событием 2018 года стал Чемпионат Мира по футболу. В период проведения полуфинальных матчей Чемпионата Мира по футболу 2018 установлен новый абсолютный рекорд по обслуженным рейсам и пассажирам за сутки. 11 июля 2018 года через терминал прошло 1338 пассажиров. Всего же в период с 8 по 11 июля компания обслужила 593 рейса и 2718 пассажиров. Как отметили в «ДжетПорт СПб», впервые в истории компании обслужено за сутки рейсов боль-

ше, чем в ЦБА «Внуково-3». 11 июля количество рейсов превысило показатели московских коллег на 30 операций. Подавляющее большинство выполненных рейсов осуществлялись на дальнемагистральных и широкофюзеляжных типах воздушных судов. Также в «ДжетПорт СПб» отметили огромное количество гостей из Азии, преимущественно из Индии и Китая.

В прошлом году компания также ударно отработала в период проведения Петербургского Международного Экономического Форума, который проводился с 24 по 26 мая 2018 года. Итоги работы для «ДжетПорт СПб» оказались весьма впечатляющими. В этот период компания обслужила 327 самолетов деловой авиации и 1674 пассажира. Рост по сравнению с прошлым годом составил 20%. Напомним, что в 2017 году во время форума обслужено 270 самолетов и 1586 пассажиров, а в 2016 году – 272 и 1475, соответственно.

А одно событие прошлого года достойно особого внимания. В марте «ДжетПорт СПб» отметил пятилетие со дня открытия ЦБА «Пулково-3». 6 марта 2013 года был обслужен первый пассажир и началась история крупнейшего на Севере-Западе России комплекса по обслуживанию рейсов бизнес-авиации. В 2013 году BizavNews присутствовал на торжественной церемонии открытия и уже тогда было понятно, что «ДжетПорт СПб» станет безоговорочным лидером по обслуживанию рейсов бизнес-авиации, и не только в Санкт-Петербурге и СЗФО.

Многие пассажиры и операторы по праву считают ЦБА «Пулково-3» одним из самых современных и функциональных комплексов на территории России и этому есть объяснение. Давайте еще раз пройдемся по терминалу. В настоящее время общая площадь территории ЦБА составляет 100 000 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. Пассажирский терминал Центра Бизнес Авиации «Пулково-3» оснащен всем необходимым и позволяет максимально удовлетворить потребности клиентов, предоставляя услуги на высочайшем уровне. Общая площадь терминала составляет более 4500 кв. м., а пропускная способность до 1500 пассажиров в сутки.

В прошлом году компания обновила на 70% автопарк для экипажей, а также спецтехнику и оборудования для содержания перрона на 30%. В этом году «ДжетПорт СПб» переходит на планшеты вместо бумаг при взаимодействии капитана и супервайзера по фиксации оказанных услуг.



G280 готовится к обновлению

Израильское агентство деловых новостей Globes сообщает, что Gulfstream и Israel Aerospace Industries (IAI) сотрудничают в разработке G280 следующего поколения. Согласно данным издания, совет директоров IAI недавно подписал контракт на модернизацию G280 и выделил на проект \$80 млн., что соответствует объему инвестиций Gulfstream. Проект в настоящее время называется P32, но в будущем он будет иметь другое коммерческое обозначение, добавляет Globes. Gulfstream не комментирует проект, сообщив только: «Наша научно-исследовательская команда всегда работает над улучшениями, но у нас нет объявлений».

IAI производит G280 для Gulfstream по лицензии. В 2001 году компания Gulfstream приобрела бизнес

по производству бизнес-джетов IAI, затем названный Galaxy Aerospace, но продолжила производство оригинальных моделей на базе IAI в Израиле. Благодаря такому сотрудничеству компания Gulfstream выпустила G280, первоначально в 2008 году известный как G250, и в 2012 году выпустила на рынок суперсредний самолет со скоростью полета 0,85 Маха и дальностью 3600 морских миль.

Несмотря на то, что нет официальных объявлений, Роллан Винсент, управляющий директор JetNet iQ и президент Rolland Vincent Associates, говорит: «Были слышны какие-то тихие разговоры, распространяющиеся по разным углам отрасли, о так называемой программе P32. Уже некоторое время мы включаем улучшенный G280 в наши прогнозы JetNet iQ».

Винсент отметил, что G280 был хорошо принят, но добавил: «всегда есть что улучшить, чтобы опередить конкуренцию и быть на вершине внимания клиентов».

Модернизированная модель должна появиться, так как категория бизнес-джетов суперсреднего размера «готова» к преобразованиям. Cessna с Citation Longitude, имеющим дальность 3500 миль, стала новичком в этой категории. В то же время Embraer планирует в этом году выпустить на рынок Legacy 500 следующего поколения – Praetor 600 с дальностью 3900 миль, что повысит ставки на дальность в этой категории, а также будет оказывать конкурентное давление на более старые машины в этой категории, в том числе на G280 и Bombardier Challenger 350.



На развитие малой авиации требуется 10 млрд

Владельцы легких самолетов и вертолетов добиваются от правительства выделения господдержки в размере более 10 млрд рублей. Эти средства необходимы на развитие малой авиации в России по соответствующей программе. Это позволит увеличить число рабочих мест в секторе более чем вдвое, а также значительно снизить количество авиапроисшествий. В Минтрансе проект программы уже получили, однако комментировать свои дальнейшие действия ведомство пока отказывается. Эксперты предупреждают, что сначала нужно решить вопрос с законодательной базой, поскольку сегодня деятельность малой авиации во многом не урегулирована.

Большие планы малой авиации

На развитие малой авиации в России до 2025 года потребуется 10,36 млрд рублей, при этом дополнительные доходы федерального и региональных бюджетов от ее использования за это время должны



составить более 12 млрд рублей - об этом сказано в проекте подпрограммы по малой авиации (есть у «Известий»), которую предлагается включить в госпрограмму «Развитие транспортной системы России».

Документ разработали Межрегиональная общественная организация пилотов и граждан - владельцев воздушных судов (АОПА-Россия) и Strategy Partners Group при участии Минтранса, Минэкономразвития, Росавиации и Минвостокразвития, которые представляли свои предложения. Сейчас проект передан в Минтранс и другие профильные ведомства, рассказал «Известиям» глава АОПА-Россия Владимир Тюрин. В Минтрансе подтвердили, что программа по малой авиации поступила, отметив, что «комментировать ее преждевременно».

Подпрограмма призвана легализовать работу частных пилотов и владельцев воздушных судов (ВС), чья деятельность сейчас частично или полностью не урегулирована». Кроме того, необходимо создать условия для притока частных инвестиций и внедрить показатели эффективности работы по развитию малой авиации для органов исполнительной власти.

В АОПА обращают внимание, что Россия по уровню развития малой авиации в расчете на объем ВВП отстает в 3,5 раза от европейских стран и в 4,5 раза от США.

Сегодня в стране требуется база для обучения частных пилотов. «В условиях текущей острой нехватки учебных центров (АУЦ) и потенциально высокого спроса на квалифицированные кадры для выполнения поставленных задач потребуется создание широкой сети АУЦ на территории всей России: ожидаемый темп роста отрасли составит 33% в год, к 2025

потребуется увеличить объем оказываемых услуг примерно в 10 раз», - отмечается в документе.

Деньги, прописанные в проекте программы, также потребуются на финансирование законопроектной деятельности, предоставление налоговых льгот и субсидирование отдельных видов работ авиации общего назначения.

Предполагается, что реализация программы позволит к 2025 году увеличить совокупную выручку малой авиации с 19,4 до 44,5 млрд рублей, количество рабочих мест - с 10,3 до 21 тыс., воздушных судов - с 3,3 тыс. до 8 тыс. Одновременно проект подпрограммы предполагает значительное снижение показателей аварийности в малой авиации - с 18,2 на 100 тыс. часов полетов до 8,1.

Рынок пошел на взлет

Существенно снизить бюджетные расходы на развитие коммерческой малой авиации возможно за счет ресурсов авиации общего назначения (АОН), которые пока задействованы лишь частично, считает исполнительный директор агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев. АОН - это малые самолеты и вертолеты, которые предназначены в основном для частных полетов и не используются для осуществления коммерческих воздушных перевозок.

В реестре Росавиации на конец декабря 2018 года числилось 66 эксплуатантов АОН, в свидетельствах которых включено более 260 воздушных судов. С их учетом общий парк составляет порядка 4,4 тыс. машин, владельцами которых помимо включенных в реестр являются физлица или организации без свидетельств эксплуатанта.

- В российском законодательстве нет определения малой авиации, в отличие от термина «легкое воздушное судно». Отчасти этим объясняется расхождение по количеству ВС в проекте программы и данных Росавиации. Кроме того, вероятно, больше тысячи самолетов и вертолетов, таких как Ан-2 и Ми-2, все еще в реестре, но реально уже не летают, - пояснил Владимир Тюрин. Он добавил, что при разработке проекта программы оценивали количество реально летающих легких воздушных судов - 3,3 тыс. штук, а еще 1 тыс. фактически не эксплуатируются.

АОН интенсивно развивается в России, начиная с 2006 года - за 12 лет число зарегистрированных вылетов увеличилось в 45 раз. Вместе с тем, растет и количество авиапроисшествий с участием легкой авиации: с 2006 по 2017 год погибли 248 человек.

Вычеркнуть из кодекса

Для того, чтобы АОН включилась в коммерческие перевозки, необходимы существенные доработки действующей законодательной базы. Однако на данный момент в органах власти не выработано четкого понимания, необходимо ли понятие «авиация общего назначения». В разработанном недавно Минтрансом законопроекте предлагается вообще исключить АОН из Воздушного кодекса.

Общественный совет при Росавиации выступает против. Это приведет к хаосу в вопросах организации и выполнения воздушных коммерческих перевозок, авиационных работ и полетов в личных целях, говорится в протоколе заседания совета от 30 октября 2018 года (есть у «Известий»).

В Росавиации заявили «Известиям», что напра-

вили в Минтранс свои замечания. От дальнейших комментариев в агентстве отказались. В Минтрансе сказали, что обсуждение документа продолжается и ведомство на данном этапе рассматривает возможность изменения формулировки АОН, но как, уточнить не смогли. При этом представитель министерства добавил, что либерализация в сфере АОН необходима, аварийность же удастся снизить, «при условии соблюдения летным составом правил выполнения полетов».

Теоретически разработанный Минтрансом законопроект должен решить проблемы «малышей» и позволить частным собственникам легких и сверхлегких воздушных судов, относящихся к АОН, легально зарабатывать. Но на данном этапе документ не устраивает ни владельцев легких самолетов, ни общественный совет при Росавиации.

Опасные маневры

Есть три точки зрения о том, как должно развиваться будущее малой авиации - владельцев АОН, Минтранса и Росавиации, рассказал директор научного центра мониторинга, анализа и прогнозирования ГосНИИ гражданской авиации Александр Фридлянд. Минтранс готов идти на определенные уступки по либерализации этого авиасектора, Росавиация выступает резко против существенного дерегулирования. Впрочем, Росавиацию, которая стремится избежать неоправданных человеческих жертв, тоже можно понять, отметил эксперт.

Информация об опасных выходках отчаянных «летунов» появляется регулярно. В августе 2018 года частный вертолет в Санкт-Петербурге пролетел под мостом через Неву. В ходе проверки выяснилось, что свидетельство пилота у экстремала истекло за

три года до инцидента. Нередки случаи нарушения не только требований безопасности, но и здравого смысла. За несколько месяцев до ЧП в Петербурге, в Хакасии разбился пилот легкомоторного самолета, севший за штурвал пьяным.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев уверен, что «обеление» сектора малой авиации и внедрение программ поддержки отрасли поможет снизить аварийность.

Член комиссии при президенте России по развитию авиации общего назначения и НИТ ГЛОНАСС Сергей Минигулов полагает, что проблемы АОН в России носят комплексный характер. По его мнению, Федеральные авиационные правила должны создать правовую основу по разнообразию задач АОН, а деятельность сверхлегкой авиации нужно частично передать профессиональным общественным организациям.

Источник: Известия



Ремонт самолета или покупка нового: за и против

Ли Род, основатель, президент и главный исполнительный директор Essex Aviation Group, авиационной консалтинговой компании, делится своими мыслями по этой теме.

Рынок ремонта в сегменте бизнес-авиации находится на подъеме. Многие из самолетов, поставленных в течение последних 15 лет, все еще находятся в отличном рабочем состоянии, поэтому многие владельцы частных коммерческих бортов вкладывают средства

в модернизацию существующих машин, а не замену их на более молодые или недавно выпущенные модели. Все воздушные суда должны пройти установленный график проверки, чтобы эксплуатироваться на законных основаниях. Владельцы воздушных судов часто заказывают обновления или переоборудование своих самолетов в соответствии с запланированными проверками и техническим обслуживанием, поскольку оба этих вида работ обычно имеют доступ к одним и тем же зонам.



Переоборудование самолета или покупка нового: за и против

Решение обновить интерьер вашего самолета не так уж и отличается от решения сделать ремонт дома, в котором вы живете, или построить новый. С финансовой точки зрения обычно требуется значительно меньше вложений, чтобы просто сделать необходимые работы по обновлению, чем строить что-то совершенно новое. То же самое относится и к частным самолетам, поскольку модернизация бизнес-джетов обычно требует меньших капиталовложений, чем приобретение новых.

Количество средств, затраченных на ремонт и объем улучшений, полностью зависит от вас, но инвестиции могут варьироваться от нескольких сотен тысяч долларов до нескольких миллионов в зависимости от ряда факторов, таких как возраст и размер самолета. Обновить и переоборудовать салон самолета, приобретенного на вторичном рынке, займет гораздо меньше времени, чем проектирование и поставка нового самолета. Процесс приобретения нового джета может занять до 18 месяцев в зависимости от типа приобретаемого вами воздушного судна и желаемого уровня настройки. Для сравнения: процесс приобретения и ремонта самолета со вторичного рынка может занять от 3х месяцев, в зависимости от желаемых обновлений и требований.

Широкий выбор вариантов дизайна

Многие владельцы самолетов выбирают ремонт из-за большого разнообразия возможностей. Существует обширный список модификаций и улучшений, которые вы можете сделать для своего лайнера, от технологических обновлений до небольших деталей для улучшения внешнего вида самолета. Кроме того,

модернизация уже имеющегося самолета откроет перед вами преимущества новых технологий в авионике, интерьере и мультимедиа, которые, возможно, не были доступны при первоначальном производстве самолета. Ниже - список некоторых из них.

Текстиль

- обновление обивки дивана и кресел
- замена ковровых покрытий
- замена обивки кабины/кокпита
- переоблицовка
- дополнительные защитные покрытия
- обновление и апдейт кокпита

Технологии

- установка Wi-Fi
- апгрейд системы управления кабиной
- бортовые развлечения
- установка сенсорных экранов
- интеграция мобильных девайсов
- апгрейд авионики
- модернизация индикаторов погоды
- модернизация систем навигации и связи

Дополнительные

- реконфигурация салона
- установка светодиодного освещения
- звукоизоляция
- апгрейд механики

Косметический ремонт, технологические обновления, как правило, требуют меньших вложений, чем крупные изменения, такие как реконфигурация салона, замена или реставрация поверхностей. В конечном счете, вам решать, какие модификации и усовершенствования вы бы хотели внести в свой самолет и сколько вы готовы инвестировать в это.

С чего начать

Если вы хотите купить самолет и отремонтировать его или обновить уже имеющийся, вам будет полезно заручиться поддержкой авиационной консалтинговой компании, которая сможет принести вам много преимуществ и выгод: авиационные консультанты, как правило, имеют многолетний опыт работы в отрасли, обширную сеть целевых контактов, а также обладают глубоким пониманием ограничений и возможностей конструкции конкретных самолетов, которые уточняют его ценность. Они также могут сотрудничать с вашими пилотами и экипажем для поддержания текущего мониторинга проекта. Если вы решите воспользоваться услугами частной авиационной консалтинговой фирмы, ваш консультант должен сделать следующее:

1. Рассказать о возможностях приобретения и восстановления интересующих вас летательных средств, вместе с вами разобрать капитальные затраты и обсудить конструктивные соображения.
2. Рекомендовать и договариваться с различными техническими компаниями, а также запрашивать предложения от каждого учреждения с подробным описанием времени, стоимости и внутренних возможностей, необходимых для выполнения желаемой работы.
3. Регулярно посещать с вами выбранный объект и следить за тем, чтобы проект придерживался графика. Если возникают какие-либо проблемы или изменения сверх первоначального объема работы, ваш консультант помогает вам анализировать эти пункты, чтобы вы могли сделать максимально обоснованную оценку и работать над тем, чтобы поддерживать проект в нужном русле.

4. Работать в контакте с вашим летным экипажем, чтобы иметь возможность подробно проанализировать, принять соответствия заверченного проекта. Этот обзор должен включать функциональные проверки, испытательный полет, проверку технических записей о восстановлении, чтобы подтвердить, что они соответствуют необходимым правилам. Все это необходимо для того, чтобы убедиться, что завершённый проект соответствует требованиям условий контракта.

Авиационные консультанты обладают уникальной квалификацией для выполнения всех этапов процессов приобретения и восстановления самолета со вторичного рынка. Если в будущем вас ожидает ремонт самолета, услуги консалтинговой фирмы обеспечат полный комплекс работ по модернизации самолета в соответствии самыми высокими стандартами на каждом этапе пути.

Источник: Jets.ru



60 дней на PC-24

Первые заказчики PC-24 уже с прошлого года получили возможность начать полеты. Какие у них отзывы о суперуниверсальном реактивном самолете? И как уже на данный момент зарекомендовал себя PC-24? Jetfly получил первый PC-24 еще в середине сентября 2018 года. Президент компании Седрик Лескоп и пилот Филипп Черетти рассказывают о первых двух месяцах полетов на PC-24.

Интервью с Седриком Лескопом

Седрик, какое Ваше самое яркое впечатление о PC-24?

Первый раз я увидел этот самолет в Штансе 1 августа 2014 года. Я сразу же понял, что ему будет обеспечен международный успех на следующие 20 лет. Я помню, как сказал своим сотрудникам: «этот самолет изменит рынок».

Какие основные преимущества у PC-24?

У PC-24 очень много разных преимуществ, например, большой бесшумный салон на 8 пассажиров, плоский пол и большая грузовая дверь. Но его ценность в том, что он быстро летит и садиться на короткие полосы! До настоящего момента только 1970 Dassault Falcon 10 или новый Dassault Falcon 7X и 8X, которые стоят более 50 млн. долл. США, обладали такими показателями.

Как прошла приемка? Были ли сложности? Если да, то в чем?

Интеграция PC-24 в наш флот прошла без проблем. Мы готовились к поставке в течении двух лет, в том числе, очень тесно сотрудничали с командой Pilatus и авиационными властями Люксембурга. Основной проблемой для нас стала финальная подготовка всех

наших руководств и процедур без предварительного опыта с этим типом самолета. Jetfly стал первым европейским оператором с сертификатом эксплуатанта в день передачи самолета – это было настоящим испытанием успеть получить сертификат вовремя!

Что говорят клиенты Jetfly о PC-24?

Клиенты понимают, что Pilatus создал собственную нишу на рынке, и нет другого самолета, похожего на PC-24. Самый ближайший конкурент PC-24, скорее всего, Embraer Phenom 300, который стоит около 10 млн. долл. США, при этом его кабина на 50% меньше, либо Cessna Citation Latitude, стоимостью 15 млн. долл. США, с кабиной на 50% больше, но ни один из них не сможет приземлиться на полосу длиной 800 м с 8 пассажирами на борту.

Какие Вы получили отзывы о полетах на PC-24?

Мы налетали практически 110 часов на самолете. Первые 25 часов были отведены для тренировочных полетов пилотов без пассажиров на борту. Мы начали пассажирские перевозки 10 октября и совершили около 30 коммерческих рейсов с того момента. Отзывы отличные. Пассажиры в восторге от размера салона. Большинство из них думали, что кабины PC-12 и PC-24 будут одинакового размера, поэтому для них это становится приятным сюрпризом узнать, что салон PC-24 на 50% больше салона PC-12.

Что Вы думаете об интерьере PC-24?

Салон кажется очень длинным, особенно, если сидишь в хвосте, кабина экипажа при этом находится на расстоянии 10 м! Во время полета в салоне очень тихо. Jetfly выбрал конфигурацию Executive на 8



Фото: Дмитрий Петроченко

мест. Такая конфигурация располагает пассажиров к общению во время полета. Если пассажиров только четверо, данная компоновка позволяет разложить кресла для комфортного сна. В салоне установлена современная система связи. Единственно, чего пока не хватает – это кофеварка и более простая система изменения размера багажного отделения, но над этим сейчас работают. Так что все будет отлично!

На данный момент какой Ваш самый замечательный полет на PC-24?

Мы недавно летели из Сан-Тропе в Анмас (330 км), всего 40 минут, я подозреваю, что это единственный самолет среднего класса, который летел этим маршрутом в этом году!

Вы бы выбрали PC-24 еще раз?

Конечно «да», я бы еще и дополнительные заказы разместил!



Интервью с Филиппом Черетти

Что Вам нравится больше всего в PC-24?

Передовые технологии в сочетании с традиционным опытом строительства самолетов.

Как PC-24 летает?

Очень хорошо, за штурвалом сразу возникает чувство уверенности.

Какие параметры PC-24 делают его уникальным для пилотов?

В смысле авионики и комфорта PC-24 не отличается от больших бизнес-джетов, при этом самолет такой же универсальный как PC-12. Это уникальный самолет!

Что Вы думаете о летных характеристиках PC-24?

Я приятно удивлен. Взлетно-посадочные характеристики великолепны. Самолет моментально поднимается на эшелон 450, минуя воздушный трафик и неблагоприятные погодные условия. Я много лет летал на Dassault Falcon, PC-24 создает такое же чувство уверенности и эффективности.

Как Вы оцениваете продвинутое оснащение кабины экипажа (Advanced cockpit environment)?

Практически идеально. Конечно, в новом самолете всегда есть, что улучшить и упростить, особенно в электронной карте контрольных проверок (ECL), но я знаю, что Pilatus работает над этим.

Ваша первая мысль в кабине PC-24?

Я подумал... Он такой безупречный! У меня одно и то же ощущение каждый раз, когда я поднимаюсь на борт. Аккуратный дизайн самолета, кабина экипажа понятная и оптимизированная.

В чем самое большое отличие кабин экипажа PC-12 и PC-24?

Конечно, в PC-24 больше места, экраны большего размера, меньше кнопок, так как много что стало автоматизировано, нет длинного «носа» и пропеллера, вид гораздо лучше.

Ваш самый красивый полет на PC-24?

Сразу после передачи самолета. Мы сделали фото и видео съемку в воздухе над Провансом, рядом летели Ov-10 Bronco, L-39 Albatros, Pilatus PC-7 и PC-12. Лететь в группе над таким красивым регионом было великолепно.

Сколько у Вас часов налета на PC-24?

Пока не так много ... 50 часов. Этого недостаточно, чтобы быть экспертом PC-24, но достаточно, чтобы увлечься им!

Сколько часов Вы налетали на других самолетах Pilatus?

Я новичок в Pilatus, я в основном летал на джетах. Я познакомился с PC-12 около 18 месяцев назад и налетал 400 удивительных часов на этом замечательном самолете. Если я выиграю в лотерею, я куплю себе PC-12 NG.

НОМИНАНТЫ III ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ БИЗНЕСА»



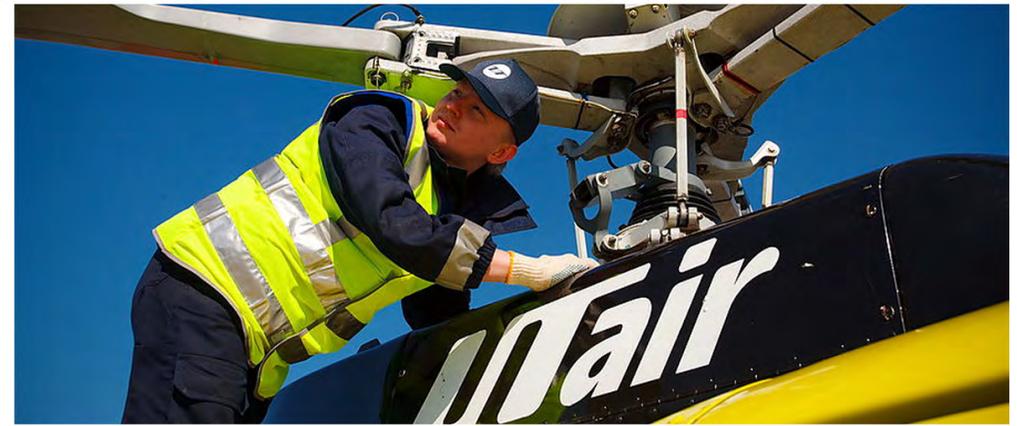
УРАЛЬСКАЯ ВЕРТОЛЁТНАЯ КОМПАНИЯ
Компания по техническому обслуживанию



ООО «АВИА-УСПЕХ»
Сервисная компания в деловой авиации



УЧЕБНЫЙ ЦЕНТР «ДЖЕТ-СЕРВИС»
Сервисная компания в деловой авиации



АО «ЮТЭЙР-ИНЖИНИРИНГ»
Компания по техническому обслуживанию



Самолет недели

Оператор: *Hanwha Chemical Corp*

Тип: *Boeing 737-7HF(BBJ)*

Год выпуска: *2006 г.*

Место съемки: *январь 2019 года, Zurich-Kloten Airport - LSZH, Switzerland*



Фото: *Дмитрий Петроченко*