



Похоже, что история с легендарным брендом Piaggio закончится позитивно. После волнительных новостей, которые поступали от производителя с начала года, наступил момент, когда уже почти есть уверенность, что итальянскую компанию сохраняют. На этой неделе министр обороны Италии подтвердил обязательства по многочисленным заказам для Piaggio Aerospaе на общую сумму около 700 млн. евро. Пожелаем итальянским друзьям удачи! Подробнее читайте в этом выпуске нашего еженедельника.

Из интересного. Литовская авиационная бизнес-группа Avia Solutions Group, контролируемая предпринимателем Гядиминасом Жемялисом, приобрела 100% английской компании Charman Freeborn. Соглашение о приобретении было подписано в Лондоне на прошлой неделе. В рамках группы Charman Freeborn сохранит существующий портфель продуктов и продолжит работать под существующими брендами группы, включая дочерние компании Charman Freeborn Airchartering, Charman Freeborn OBC, Intradco Cargo Services, Logik Logistics, Magma Aviation и Wings 24.

Канадская компания Bombardier официально подтвердила продажу программы CRJ (Canadair Regional Jet) японской Mitsubishi Heavy Industries (MHI). Как отмечают аналитики рынка, программа CRJ на протяжении последних лет была убыточна для канадского авиастроителя. Bombardier рассматривает варианты ухода с рынка пассажирских самолетов и реорганизует свой бизнес с целью сосредоточить работу на производстве самолетов деловой авиации, а также в области послепродажного обслуживания.



## Разрешение на рейс

Информация ОНАДА касательно Постановления Правительства РФ от 24.05.2019 N 652 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. N 52»

**стр. 20**



## EmbraerX развивает eVTOL

В рамках своей концепции EmbraerX разрабатывает пятиместный электрический вертикальновзлетающий аппарат (eVTOL), для которого производитель недавно начал публичную кампанию по поиску наиболее подходящего имени

**стр. 21**



## Французские авиаторы покорили Россию

23 июня участники крупнейшего в Европе ежегодного авиаралли на воздушных судах авиации общего назначения завершили российский участок перелета

**стр. 22**



## Kodiak – медведь суровый

Маркетологи американской компании Quest Aircraft очень точно угадали с названием своего самолета. При первом взгляде на Kodiak улавливаются схожие черты, чувствуется характер и медвежья хватка

**стр. 24**

Gulfstream  
G650ER



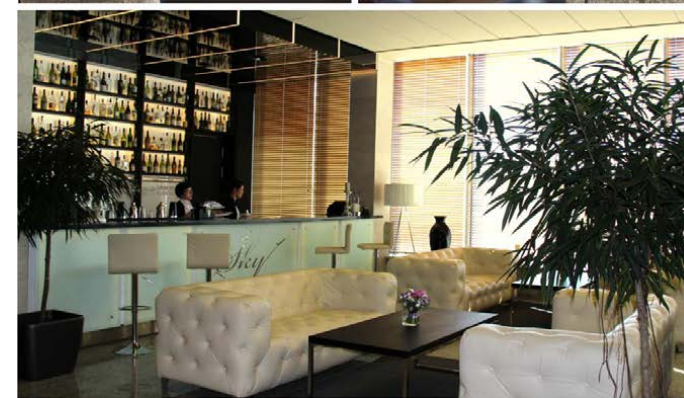
## В Европе активность падает

Согласно данным Argus по зоне действия Eurocontrol, в мае трафик деловой авиации в Европе сократился на 16% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, причем снижение наблюдается почти во всех категориях воздушных судов.

Активность турбовинтовых самолетов снизилась на 28,6%, что в значительной степени было обусловлено снижением активности двухдвигательных моделей. Трафик крупногабаритных самолетов в целом снизился на 14,4%, поскольку снижение среди моделей небольшой дальности в этом сегменте перекрыло выигрыш в полетах сверхдальних джетов. Легкие и средние бизнес-джеты показали падение на 5,3% и 4% соответственно. Однако, по словам экспертов Argus, полеты суперсредних джетов выросли на 4,8% в годовом исчислении.

Несмотря на негативные результаты год к году, в мае европейская бизнес-авиация показала подъем по сравнению с апрелем – в целом активность выросла на 3,6%, а полеты на легких джетах подскочили на 22,2%, в частности сверхлегкие джеты показали увеличение на 30%. Активность крупногабаритных бизнес-джетов в Европе также выросла по сравнению с предыдущим месяцем на 15,9%, а средние самолеты показали рост на 10,3%. Однако несмотря на то, что полеты суперсредних самолетов увеличились по сравнению с прошлым годом, в мае этот сегмент по сравнению с апрелем снизился на 14%.

В мае активность турбовинтовых самолетов по сравнению с апрелем 2019 года снизилась на 16,7%, так как трафик двухдвигательных моделей упал на 22,5%, нивелировав скромный прирост полетов однодвигательных машин.



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

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

## Bombardier подтвердил продажу Mitsubishi убыточной программы CRJ

Канадская компания Bombardier официально подтвердила продажу программы CRJ (Canadair Regional Jet) японской Mitsubishi Heavy Industries (MHI). Как отмечают аналитики рынка, программа CRJ на протяжении последних лет была убыточна для канадского авиастроителя. Компания рассматривает варианты ухода с рынка пассажирских самолетов и реорганизует свой бизнес с целью сосредоточить работу на производстве самолетов деловой авиации, а также в области послепродажного обслуживания.

Сумма сделки составит \$550 млн. В соответствии с соглашением, MHI возьмет на себя обязательства на сумму более \$200 млн, но получит долю Bombardier в \$180 млн. в программе секьюритизации региональных воздушных судов (RASPRO), которая была создана для поддержки лизинга воздушных судов. Ожидается, что сделка будет завершена в первой половине 2020 года, и на нее будут распространяться требования регулирующих органов.



Завод CRJ в Мирабеле, Квебек, останется у Bombardier. Канадский производитель будет продолжать поставлять компоненты и запасные части и собирать текущие заказы на CRJ от имени MHI. Ожидается, что производство CRJ завершится во второй половине 2020 года, после того как будут поставлены самолеты из текущего портфеля заказов.

Программа CRJ была последним направлением коммерческой авиации Bombardier, которое было продано. В октябре 2017 года фирма продала свою программу C Series компании Airbus. Эта сделка была завершена в течение прошлого года, и Airbus переименовал самолет в Airbus A220. Далее Bombardier в 2018 году продала программу турбовинтовых авиалайнеров серии Q коллегам из канадской компании Viking.

Хотя самолеты серии CRJ в основном поставлялись региональным операторам, в портфолио производителя было несколько бизнес-джетов на основе этой модели. Самым популярным стал Challenger 850 (CRJ-200), которого было выпущено 62 машины. Еще семь было выпущено Challenger 870 (CRJ-700). Впрочем, некоторые провайдеры по TOiP до сих пор используют платформу CRJ для конвертации в VIP версию.

Президент и Генеральный директор Bombardier Ален Беллемар, отмечает, что после освобождения от неликвидных активов компания сможет сосредоточиться на прибыльных сегментах: железнодорожном бизнесе (Bombardier Transportation) и деловой авиации. «Теперь, когда мы закончили все наши преобразования, у нас есть четкий путь вперед и видение будущего. Мы будем присутствовать с определяющими рынок продуктами и непревзойденным качеством обслуживания клиентов».

**ПРАКТИЧЕСКИЙ СЕМИНАР**  
**Безопасность полетов**  
**Безопасность топливообеспечения**  
 17 МАРТА 2020 | МОСКВА, ОТЕЛЬ "АЭРОСТАР"  
 bizavsafety.aero

Волваздел и Сбл 2007 ялаласга гортывлн кернлн олмалн Волваздел лс. кнлге десчрнн структур "Сблваздел лс. Все права защищены.



# 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](http://businessaircraft.bombardier.com)

**BOMBARDIER**

## Ансат оснастят австрийским медицинским модулем

На авиасалоне в Париже российский холдинг «Вертолеты России» и австрийская компания Air Ambulance Technology подписали соглашение о совместной разработке и сертификации в России медицинского модуля для вертолета «Ансат». Легкий многоцелевой «Ансат» имеет самую большую кабину в своем классе и широко используется российскими авиационными медицинскими службами.

«Создание нового медицинского модуля, отвечающего международным стандартам санитарной авиации, позволит российской компании расширить круг потенциальных клиентов, в том числе среди европейских заказчиков», - сказал генеральный директор «Вертолетов России» Андрей Богинский. «Мы ожидаем, что установка такого оборудования поможет «Ансату» получить сертификат Европейского агентства авиационной безопасности».

Пока никаких подробностей о характеристиках медицинского модуля не было представлено.

Легкий многоцелевой вертолет «Ансат», обладающий самой большой кабиной в своем классе, активно эксплуатируется в санитарной авиации России. Он оснащен двумя двигателями, обладает компактными габаритами и не требует большой площадки для приземления. «Ансат» может применяться для пассажирских и VIP-перевозок, доставки грузов, мониторинга окружающей среды. Успешно завершены его высокогорные испытания, подтвердившие возможность его работы в горной местности на высотах до 3500 метров. Вертолет может эксплуатироваться в температурном диапазоне от -45 до +50 градусов по Цельсию. Его существенным преимуществом является возможность безангарного хранения и низкая стоимость эксплуатации.



## Вошли во вкус

Португальская компания Hi Fly, которая специализируется на мокром лизинге, чартерных и VIP перелетах, в течение следующих десяти лет надеется увеличить свой парк более чем в три раза до 100 самолетов. Об этом BizavNews рассказали представители компании в рамках прошедшего на прошлой неделе в Париже авиакосмического салона. Hi Fly в настоящее время эксплуатирует шестнадцать самолетов. Португальское подразделение имеет парк из шести самолетов, в том числе один A321-200, два A330-200 и три A340-300. В свою очередь мальтийская «дочка» (Hi Fly Malta) эксплуатирует три самолета A319-100, один A330-300, один A330-900, четыре A340-300 и один A380.

Генеральный директор компании Пауло Мирпури отметил, что начиная с 2020 года Hi Fly будет вводить в эксплуатацию очередные Airbus A380-800, приобретенные у Singapore Airlines. Первый самолет был введен в эксплуатацию в июле прошлого года (Hi Fly Malta). Г-н Мирпури отметил, что будут приобретены, как минимум три машины. В текущем году Hi Fly получит пять новых самолетов, однако какие это будут типы, представители компании не раскрывают.

Как отмечают в Hi Fly, за последние два года количество так называемых «государственных рейсов» выросло почти в два раза, хотя основной рынок для компании – чартерные перевозки больших групп.



Rethink Convention.

← **EMBRAER**

Executive Jets

EmbraerExecutiveJets.com

## Planet Nine Private Air взяли за Gulfstream

Новый чартерный оператор Planet Nine Private Air (P9PA) приступает к эксплуатации первого бизнес-джета Gulfstream G650. 13-местный G650 был произведен в 2015 году и в настоящее время эксплуатируется P9PA в интересах частного лица. По согласованию самолет доступен для выполнения чартерных перелетов. Вскоре к первому G650 присоединится и Gulfstream G550 (владелец тот же). С появлением Gulfstream G650 оператор провел обучение в Gulfstream собственных специалистов для поддержки данного типа.

P9PA имеет две штаб-квартиры, в Лос-Анджелесе и Лондоне, и специализируется исключительно на чартерных перевозках. В конце июня прошлого года в P9 была полностью сформирована команда топ-менеджеров. Так, лондонский офис возглавил

бывший старший вице-президент и главный финансовый директор NetJets Билл Вульф. Кирти Оедра, которая возглавила отдел продаж, делает особую ставку на взаимоотношения с авиаброкерами, которые, по ее мнению, будут делать до 70% продаж компании. Соучредители P9 Мэтт Уолтер и Джеймс Сигрим уже имеют опыт работы по продвижению компаний, включая Advanced Air Management.

Как комментирует Мэтт Уолтер, в P9PA видят увеличение спроса не только на полеты «от побережья до побережья», но и на чартеры в Россию и в страны Ближнего Востока. В июне 2019 года оператор получил пятый бизнес-джет Dassault Falcon 7X и с появлением самолетов Gulfstream провозные мощности компании позволяют удовлетворить любые пожелания заказчиков, как по дальности, так и по комфорту.





A part of Flight Consulting Group

### Ground Handling Network

New Crew Briefing is launched in Tallinn





Facilities
  FCG OPS Supervisors
  Direct contracts

## Piaggio Aerospace получает финансовую подпитку

Во время встречи, состоявшейся на прошлой неделе в Риме, министр обороны Италии подтвердил обязательства по многочисленным заказам Piaggio Aerospace на общую сумму около 700 млн. евро. В частности, уже подписаны и профинансированы два контракта на обслуживание двигателей на самолетах итальянских вооруженных сил на общую сумму 33 млн. евро. В июне текущего года ожидается подписание дополнительного контракта на 167 млн. евро.

Представители министра экономического развития и министра обороны также подтвердили приобретение девяти новых самолетов Avanti EVO и модернизацию 19-ти существующих самолетов P.180. Подписание соответствующих контрактов на общую сумму 260 млн. евро ожидается не позднее декабря 2019 года. Дополнительные 96 млн. евро будут получены по контрак-

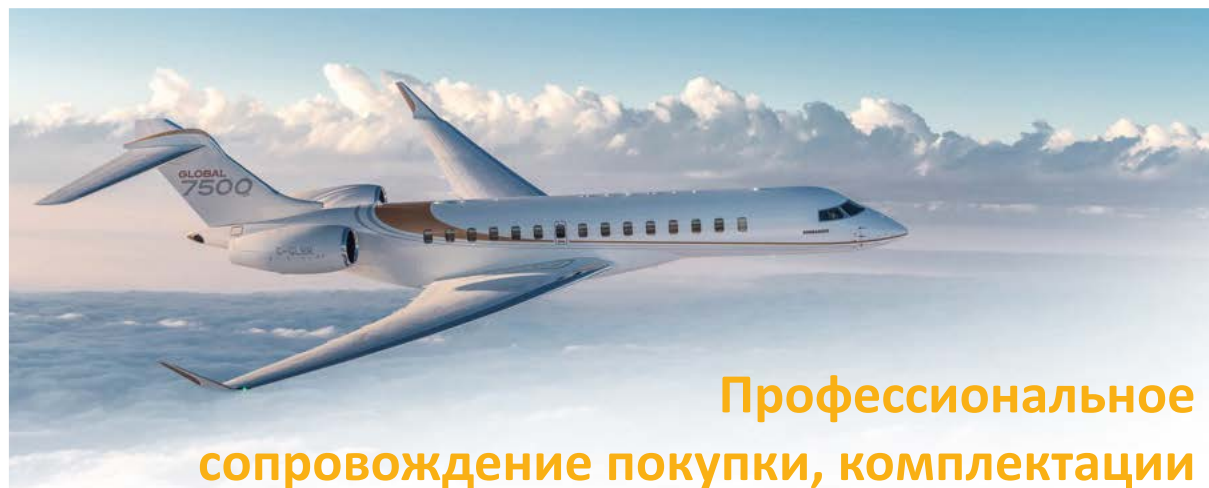
ту на техническое обслуживание новых самолетов.

В начале мая Министерство экономического развития Италии и Министерство обороны согласовало план поддержки деятельности Piaggio Aerospace. Тогда г-н Никастро официально сообщил о начале работы по оценке заинтересованности рынка в приобретение компании или одного из ее подразделений (самолетов и двигателей) или проведение реорганизации в соответствии с «Законом Марзано». Другие детали на данный момент не известны, включая размер первоначальной финансовой помощи.

Как ранее писал BizavNews, Piaggio Aerospace планирует к апрелю 2020 года полностью продать компанию. Винченцо в прошлом месяце сообщил, что итальянское правительство обязалось выделить 250

млн. евро на завершение заключительного этапа программы P.1НН, из которых 180 млн. евро предназначено для закупки восьми беспилотников. Кроме этого, правительство обещало помощь Piaggio Aerospace с контрактами с силовыми структурами. Параллельно производитель рассчитывают на подписание контрактов и на поставку самолетов Avanti Evo.

К июлю Piaggio Aerospace представит предложение и «официально предложить рынку купить компанию». Сейчас Piaggio Aerospace сфокусировалась на мониторинге рынка и потенциальных покупателей, с которыми уже начались предварительные консультации. «Мы уверены, что это произойдет. Будущим владельцам, безусловно, могут быть интересны компании с хорошим авиационным прошлым».



**Профессиональное  
сопровождение покупки, комплектации  
и поставки воздушных судов**

  
**ZENITHJET**

*Где опыт не оценим*



## Airbus делает гибридный вертолет

Airbus Helicopters и Главное управление по Гражданской авиации Франции (DGAC) объявили о запуске исследовательского проекта, целью которого станет тестирование гибридной силовой установки на одномоторном вертолете. Основная задача программы: интеграция резервной электросистемы на испытательной модели вертолета для обеспечения питания роторной системы до 30 секунд без использования основной газовой турбины. Первый полет демонстратора в рамках инициативы состоится в 2020 году.

Программа так же подразумевает доведение концепта вертолета до шестого уровня технологической готовности, что позволит подготовить его к сертификации и последующей индустриализации. Демонстрационная модель будет оснащена электрическим

двигателем от Thales, аккумуляторным блоком от Airbus Defence and Space и электрическими преобразователями от ADENEO. Все оборудование будет установлено и испытано в полете на базе тестового одномоторного вертолета H130. Проект финансируется совместно Airbus Helicopters и Главным управлением по Гражданской авиации Франции.

«Вертолетная индустрия стремительно развивается, и я рад нашему сотрудничеству с Главным управлением по Гражданской авиации Франции и возможности заложить основу для будущего вертолетостроительной отрасли», – сказал Бруно Эвен, генеральный директор Airbus Helicopters. «Если эти технологии станут доступны на серийных вертолетах, они позволят вывести отраслевые стандарты безопасности на новый уровень и предоставить пилотам одномоторных

вертолетов больше свободы для маневра при выполнении авторотации в случае отключения двигателя. Дальнейшее развитие этой технологии будет способствовать значительному сокращению потребления топлива и снижению шума, что позволит использовать вертолеты в черте города более активно».

«Этот проект даст импульс развитию новых технологий и разработке вертолета-демонстратора. Оба эти элемента играют важную роль в создании нового поколения экологичных вертолетов. Благодаря участию французского правительства и наших деловых партнеров, Франция демонстрирует желание взять на себя ведущую роль в сфере экологической деятельности в авиационной отрасли», – отметила Элизабет Борн, министр транспорта при Министерстве комплексных экологических преобразований.



**+** **JET**  
EXECUTIVE TRADING

Aircraft trading. Bringing you over **30 years of aviation expertise**

Покупка и продажа бизнес-джетов  
Со знанием дела. Более 30 лет опыта в авиации

+ 41 22 819 18 11 - info@jetswiss.ch - Geneva, Switzerland - jetswiss.ch

## Pilatus PC-24 добрался до Канады

Авиационный регулятор Канады (Transport Canada) выдал сертификат типа на бизнес-джет Pilatus PC-24. Как отмечают представители швейцарской компании, первый самолет будет поставлен в страну уже летом этого года компании Levaero Aviation.

Ключевые сертификаты типа FAA и EASA были получены в декабре 2017 года. Сейчас производитель поставил заказчику более тридцати самолетов. Суммарный налет превысил отметку в 6000 часов.

После производства 40 самолетов PC-24, запланированных в этом году, темп сборки увеличится до 50 самолетов в следующем году, а также может еще возрасти. Тем не менее, в Pilatus поясняют, что максимальный темп на производственном объекте PC-24 в Штансе, Швейцария, составляет 60 самолетов в год. Спрос на PC-24 намного превышает возможности компании, и компания рассматривает другие варианты расширения производства.

Pilatus Aircraft и авторизованные дилеры производителя в мае возобновили прием заказов на новейший бизнес-джет PC-24. Как прокомментировал BizavNews глава компании Оскар Дж. Швенк, ближайший слот на поставку PC-24 варьируется в период с декабря 2020 года по март 2021 года. В настоящий момент более половины слотов уже проданы.

Напомним, что в апреле 2019 года российская компания Nesterov Aviation получила официальный статус дилера PC-24. Компания Nesterov Aviation уже несколько лет уже несколько лет эксклюзивно представляет бренд Pilatus на территории России.

Компания также начала принимать заказы от российских заказчиков на поставку PC-24 на конец 2020 – 2021 годы. Базовая стоимость швейцарского бизнес-джета составляет \$10,7 млн., но доступен набор опций, которые заказчик определяет исходя из своих потребностей.



**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

## GainJet займется вертолетными перевозками

Базирующаяся в Афинах компания GainJet (GainJet Aviation S.A) начинает работы в вертолетном сегменте. Совместно с оператором РНІ компания начинает эксплуатацию 12-местного вертолета Leonardo AW139, который будет базироваться в Афинах. Как комментируют в GainJet, компания уже давно приняла решение выходить на рынок вертолетных перевозок и ожидает, что AW139 будет пользоваться популярностью у афинских клиентов.

«Мы рассматриваем идею добавления вертолетов в наш парк, как естественное расширение бизнеса. Базировать AW139 в Афинах – это наше стратегическое решение, которое мы приняли, поскольку заметили, что на рынке вертолетов нет таких типов – доступных для чартера и с возможностью размещения

большого количества пассажиров. Эксплуатировать вертолет мы будем в сотрудничестве с вертолетной сервисной компанией РНІ. Хотя у нас есть знания и опыт в сфере обслуживания вертолетов, мы предпочли поработать с компанией, которая имеет серьезную репутацию на вертолетном рынке. Мы ценим ее опыт в этой области, и наши две компании хорошо дополняют друг друга. В конце концов, мы стремимся достичь максимального удовлетворения наших клиентов», - комментирует генеральный директор GainJet Рамси Шабан.

GainJet сейчас имеет флот из 20 собственных и находящихся в управлении бизнес-джетов, включая традиционные джеты от Bombardier, Embraer и Gulfstream, а также несколько VIP-лайнеров Boeing.

В октябре прошлого года во флот был добавлен Embraer Lineage 1000E, который стал первым частным самолетом с максимальной взлетной массой более 5700 кг, зарегистрированным в реестре Ирландии с префиксом EJ. По словам Шабана, GainJet разместит в ирландском реестре еще два крупно-размерных самолета. GainJet также имеет заказ на G600, который планируется поставить в 2020.

В ближайшем будущем компания планирует создать постоянную базу в Африке для работы на рынке медицинской эвакуации. «У нас с 2013 года есть временная база в Руанде. В настоящее время она обслуживается G550, но нет постоянного присутствия в регионе», - говорит Шабан.



## Деловая Авиация Шереметьево | FBO | Чартер



[www.premieravia.aero](http://www.premieravia.aero)

+7 495 234 26 42

## Кто сказал, что он ветеран?

На прошедшем на прошлой неделе авиасалоне в Ле Бурже внимание публики привлек один из реактивных первенцев французской компании Dassault Aviation – легендарный Falcon 20, который по праву считают «иконой французского авиастроения». Так что же в нем особенного?

Зарегистрированный как D-CMET, специально модифицированный Dassault Falcon 20E-5 эксплуатируется Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR, Немецкий аэрокосмический центр) в Оберпфaffenхофене с момента поставки с завода Dassault в 1976 году. И выполняет он очень важную миссию – следит за изменением климата на нашей планете. И вот уже 43 года он в строю. Чтобы позволить самолету выполнять задачи исследования атмосферы и климата, D-CMET был модернизирован. Для измерения скорости и направления притока воздуха была добавлена

носовая балка со встроенным датчиком потока, а также установлены три иллюминатора для использования атмосферных датчиков, таких как LIDAR, и боковое окно для инфракрасных и микроволновых датчиков. Различные крепежные элементы доступны под крыльями и фюзеляжем для крепления сенсорных блоков и систем измерения частиц, а в верхней кабине имеется четыре отверстия для отбора проб воздуха.

Несмотря на свои годы, Falcon 20 является «молодым» по налету, он используется лишь в редких случаях. Этот тип самолета высоко ценится за прочность планера, и его конструктивная целостность обеспечивает уверенность экипажа при выполнении полетов в турбулентном воздухе, например, при полете, непосредственно за другим самолетом.

Самолет попал в центр внимания общественности в 2010 году после извержения исландского вулкана Эйяфьятлайокудль, который закрыл европейское воздушное пространство, выполняя миссии по отбору проб в облаке пепла и вокруг него. При этом он стал одним из немногих самолетов, которые могли летать во время остановки воздушного движения, и он сыграл важную роль в объявлении воздушного пространства безопасным для возобновления полетов.

С тех пор самолет летал на различных испытательных программах по всему миру, в том числе на миссии над Антарктидой. Его бортовые системы позволяют измерять следовые газы и аэрозоли, в то время как образцы могут быть взяты для лабораторных исследований. Ключевой миссией «двадцатки» является исследование влияния самолетов на состав атмосферы.



Мы превратим ваш полет в  
незабываемое путешествие

чартерные авиаперевозки  
управление воздушными  
судами  
медицинская эвакуация  
техническое обслуживание  
грузовые перевозки  
уникальная конфигурация



## Jetfly готовится получить третий Pilatus PC-24

Люксембургский бизнес-оператор Jetfly готовится ввести в эксплуатацию третий бизнес-джет Pilatus PC-24. Машина с бортовым номером LX-PCC9 (заводской номер 143) заканчивает программу летных испытаний и вскоре будет передана заказчику.

Сейчас, помимо PC-24, Jetfly эксплуатирует 22 турбовинтовых PC-12NG. Компания первой в Европе вывела швейцарский бизнес-джет на чартерные направления. Jetfly решила сохранить существующую модель бизнеса и, начиная с октября 2018 года, когда первый самолет прибыл в распоряжение Jetfly, предлагает PC-24 своим клиентам в качестве «долевого» самолета.

«19 лет назад, когда мы с моим партнером Максимом Бушаром обсуждали проект создания Jetfly и выбирали оптимальных вариант самолета, как-то само собой выбор был сделан в пользу Pilatus Aircraft,

хотя первыми нашими машинами стали TMВ700 компании DANER. Наши Pilatus PC-12 прекрасно зарекомендовали себя для полетов на относительно короткие расстояния, которые составляют большую часть наших рейсов. Именно поэтому мы считаем, что PC-24 станет отличной заменой своего предшественника и благодаря наличию явных преимуществ сможет сделать наш бизнес более эффективным. При этом речь не идет о замене PC-12. Оба типа эксплуатируются одновременно», - комментирует глава Jetfly Седрик Лескоп.

В январе 2019 года JetFly и швейцарский оператор Fly7 официально объявили о своем слиянии. Обе компании специализируются на управлении самолетами Pilatus PC-12: JetFly предлагает долевое владение самолетами, а Fly7 занимается управлением самолетами в интересах частных владельцев и выполнением чартерных рейсов.



авиа  
бизнес  
групп

[www.aviagroup.ru](http://www.aviagroup.ru)  
[ops@aviagroup.ru](mailto:ops@aviagroup.ru)

+7 495 789 38 06

125445 Москва  
Ленинградское шоссе  
дом 65, строение 3

## Blade делает вертолетное такси доступным для всех

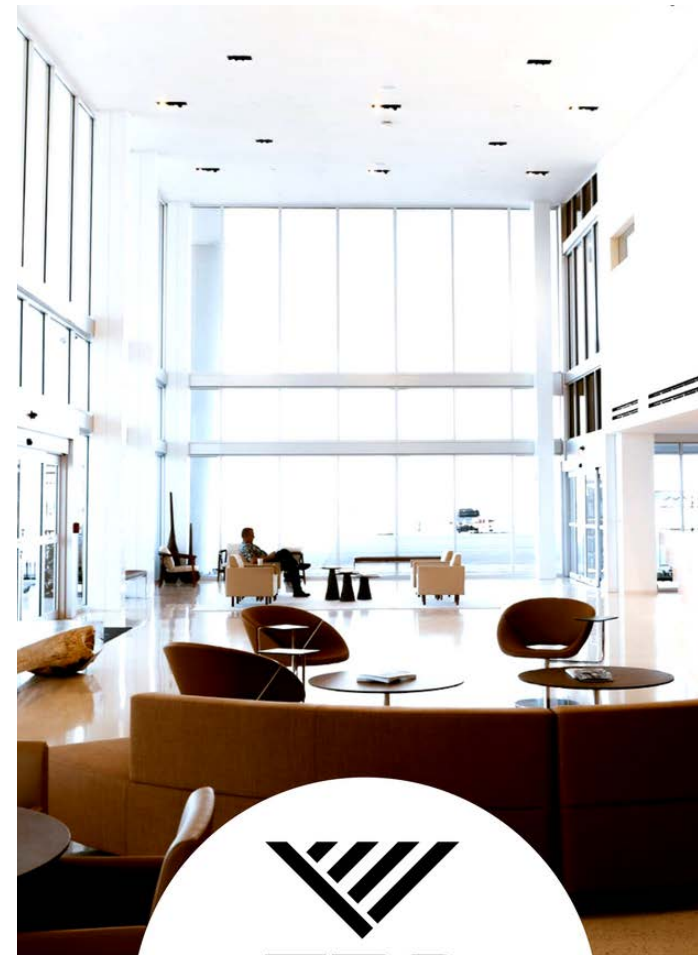
Очередная услуга в сфере транспортных перевозок появилась в Нью-Йорке. Как сообщает [www.usa.one](http://www.usa.one), американский оператор Blade предлагает жителям и гостям Манхэттена добраться до Международного аэропорта им. Джона Кеннеди (John F. Kennedy International Airport — JFK) на вертолетном такси.

Пассажиры могут избежать длительной поездки на автомобильном транспорте и всего за 5 минут добраться до главного воздушного хаба Нью-Йорка. Стоимость услуг вертолетного такси — \$195. Оформить заказ можно с помощью мобильного приложения Blade или непосредственно на взлетной площадке, расположенной у пересечения улиц 12th Ave. и West 30 St.

Исполнительный директор компании Роб Визенталь рассказал, что Blade поставила перед собой амбициозную задачу. Руководство фирмы намерено в

течение 5 лет снизить стоимость услуг вертолетного такси до \$70 за рейс. Однако в Blade не уточняют, каким образом они хотят добиться столь радикального снижения цен.

В то же время эксперты уверены, что клиентов у компании будет достаточно. Blade уже предоставляет схожую услугу, выполняя рейсы в один из наиболее уважаемых пригородов Нью-Йорка — Хэмптонс. Насколько прибыльным будет новый маршрут, станет ясно в ближайшее время. Интересно также, что в будущем таким операторам, как Blade, придется конкурировать с Uber, гигантом в сфере транспортных перевозок. Сейчас основой этой компании являются автомобили, однако работы над созданием воздушного такси ведутся уже давно. В ближайшие годы руководство Uber намерено запустить в работу новый вид транспорта, и тогда конкурентам придется столкнуться с серьезным давлением.



**FBO**  
EXPERIENCE

**FBOEXPERIENCE.COM**  
TOP SELECTED FBOS

## 73% флота оснащены системой ADS-B

По данным FlightAware, за шесть месяцев до истечения срока действия мандата на оснащение ADS-B уже 73% зарегистрированного парка воздушных судов США было оснащено данной системой.



Из 17958 зарегистрированных в настоящее время воздушных судов только 4784 (27%) еще не были модифицированы.

Лидерами среди моделей с самым высоким уровнем соответствия являются: Cirrus Vision SF50 (99%), HondaJet (95%), Dassault Falcon 7X (94%) и Embraer Legacy 600/650 (91%).

Самолетом с самым низким уровнем оснащения является Gulfstream III – только 17 из 44 зарегистрированных самолетов модифицированы (39%).

## Airbus ограничил скорость H175

Airbus Helicopters ограничил максимальную скорость полета своего суперсреднего двухдвигательного вертолета H175 до 80 узлов (148 км/ч) после того, как на одном вертолете была обнаружена значительная трещина в горизонтальном стабилизаторе. Этот H175 эксплуатировался компанией Babcock International в Северном море. Трещина в горизонтальном стабилизаторе проходила от передней до задней кромки. Из-за этого Babcock пока прекратил полеты двух своих H175.

Другой оператор H175, летающий в Северном море, NHV, также приостановил полеты вертолетов. Сейчас около 19 H175 эксплуатируются в Северном море, обслуживая нефтяные и газовые платформы. Ожидается, что EASA выпустит бюллетень по безопасно-

сти, предписывающий инспекцию флота H175.

Первый H175 был поставлен в 2014 году, и в настоящее время вертолеты выполняют офшорные миссии в шотландской и голландской частях Северного моря, Мексике и у побережья Западной Африки. Вертолет также был поставлен государственным и частным клиентам. Было заказано более 100 машин.

H175 оснащен двумя двигателями Pratt & Whitney Canada PT6-67E (1776 л.с.) и оснащен системой авионики Helionix с четырехосевым автопилотом. Вертолет имеет максимальную скорость 160 узлов и дальность полета от 136 до 600 морских миль в зависимости от нагрузки. В марте NHV объявил, что ее флот из 11 H175 налетал 30 тысяч часов.



## Art-трафик

В ходе прошедшей с 10 по 16 июня 2019 года юбилейной, пятидесятой по счету ярмарки современного искусства Art Basel 2019, провайдер услуг бизнес-авиации в аэропорту Базеля (EuroAirport Basel) Air Service Basel обслужил почти 350 бизнес-джетов и около 800 участников и гостей мероприятия. В пиковый день накануне открытия в аэропорту зафиксирован рекордный трафик – более 80 бизнес-джетов.

Ярмарка Art Basel, основанная в 1970 году, считается важнейшей торговой площадкой на рынке современного изобразительного искусства. Здесь представлены все виды изобразительного искусства: живопись, скульптура, графика, инсталляции, видео и фотография. Временной срез охватывает весь XX век от классического модерна до актуального искусства наших дней. Как подчеркивает директор Art Basel Марк Шпиглер (Marc Spiegler), в рамках основной программы Art Basel 2019 были представлены работы более 4000 художников, презентованные 290 галереями-участницами, прибывшими в Базель из 34 стран мира.

Air Service Basel работает на рынке бизнес-авиации с 1967 года. В настоящее время компания владеет собственным FBO в аэропорту Базеля и оказывает услуги по техническому обслуживанию деловых самолетов. Так, в частности, компания имеет сертификат FAA на работу в качестве станции технического обслуживания и ремонта бизнес-джетов Hawker от 700 до 1000 серий, Bombardier семейства Learjet и Cessna Citation 525/550/560. Кроме этого, Air Service Basel сертифицирован EASA как организация по техническому обслуживанию Part145, а также Bermuda DCA для различных типов воздушных судов и их авионики, приборов и электрооборудования.

## «Соколиный» трейд-ин

Малазийский чартерный оператор Malaysian Jet Services заменяет свой Falcon 7X на новый заводской Dassault Falcon 8X. 25 июня Falcon 8X (MSN 451) был доставлен с американского завода Dassault (Little Rock, AR) в Цюрих, Швейцария. Воздушным судном от имени Malaysian Jet Services будет управлять ExecuJet. Подобно предыдущему Falcon 7X, новый Falcon 8X зарегистрирован в Швейцарии как HB-JKV, сообщает corporatejetinvestor.com.

Falcon 7X с бортовым номером HB-JFN (MSN 116) в настоящее время выставлен на продажу через Dassault. Детали сделки не комментируются и, прежде всего, неизвестна стоимость выкупа Falcon 7X.

Судьба Falcon 7X HB-JFN весьма интересна. Самолет «участвовал» в инциденте, после которого впервые в истории самолетам производителя не разрешалось подниматься в воздух. В 2001 году во время захода на посадку в аэропорту Субанга на высоте 12000 футов самолет выполнил «некомандный маневр» и

в режиме кабрирования резко набрал высоту в 23000 фунтов. Члены экипажа смогли восстановить контроль над самолетом и благополучно приземлиться, однако FAA и EASA немедленно «приземлили» все Dassault Falcon 7X на период проведения расследования. В тот момент в эксплуатации находились 112 самолетов Falcon 7X. Расследование, проведенное французскими властями, установило, что проблема вызвана производственным дефектом в небольшом штифте электронного блока управления горизонтального стабилизатора (HSECU). Чтобы решить эту проблему, Dassault установил переключатель в кабине Falcon 7X, который позволял пилоту вручную управлять резервным приводом триммера. После установки коммутатора и дополнительных проверок HSECU, флот Falcon 7X через месяц вернулся в эксплуатацию.

Помимо Falcon 8X, Malaysian Jet Services также эксплуатирует Gulfstream G550 MSN 5355 / HB-JKI. Оба самолета базируются в аэропорту Субанга в Куала-Лумпуре.





## АэроГео получает медицинский Ми-8

Новый вертолет Ми-8МТВ-1 авиакомпании «АэроГео» приступил к работе для нужд санитарной авиации Красноярского края. В рамках приоритетного проекта «Обеспечение своевременности оказания экстренной медицинской помощи гражданам, проживающим в труднодоступных районах Российской Федерации» («Развитие санитарной авиации») авиакомпания «АэроГео» выиграла тендер и заключила договор с Министерством здравоохранения Красноярского края на выполнение работ по санитарной авиации на вертолете Ми-8 МТВ-1, сообщает пресс-служба компании.



Напомним, что в 2018 году авиапарк «АэроГео» пополнился новым вертолетом Ми-8 МТВ-1. Модификация Ми-8МТВ-1 является более современным вертолетом среднего класса с улучшенными летно-техническими характеристиками, созданным на базе Ми-8Т. При разработке вертолета был учтен огромный опыт эксплуатации вертолетов типа Ми-8 в России и за рубежом. Ми-8МТВ-1 отличается более мощной силовой установкой, доработанной авионикой и рядом конструктивных изменений.

Вертолет оборудован медицинским реанимационным модулем, который оснащен функциональной кроватью, дефибриллятором, аппаратом искусственной вентиляции легких, шприцами-дозаторами кислородом. Благодаря этому у врачей есть возможность проводить реанимационные мероприятия уже на борту вертолета.

## Парк AW139 в ERA Helicopters налетал 200.000 часов

Leonardo отмечает очередную веху в истории своего бестселлера AW139. Как сообщает производитель, парк AW139 в американской компании ERA Helicopters (ERA) налетал 200000 часов. Компания ERA является главным заказчиком гражданских вертолетов для Leonardo и одним из ведущих вертолетных операторов в Соединенных Штатах (имеет «дочки» в Бразилии, Испании, Доминикане, Индии, Никарагуа, Аргентине и Колумбии).

ERA эксплуатирует 36 вертолетов AW139, в основном для морских нефтегазовых перевозок, а также предоставляет услуги поисково-спасательных работ, пожаротушения и VIP-перевозки, используя высокую универсальность этого типа. В дополнение к AW139, флот ERA включает в себя вертолеты

AW189, AW119 и AW109. Суммарный налет всего парка Leonardo в компании превышает 350000 часов. В сотрудничестве с итальянским производителем ERA также управляет сервисным центром Leonardo в Лейк-Чарльзе, штат Луизиана.

Как сообщают в Leonardo, на сегодняшний день было заказано более 1100 AW139 (270 клиентов, 70 стран). Налет мирового парка 139-х насчитывает более 2,3 млн. часов. В этом году будет поставлен 1000-й вертолет. Как комментируют в компании, Leonardo AW139 — это современный двухмоторный многоцелевой вертолет, полностью соответствующий высоким стандартам стиля и комфорта. Вертолет производится итальянской компанией Leonardo Helicopters с 2003 года.



## География поставок АСН160 растет

Гонконгский вертолетный оператор Shenzhen Eastern General Aviation Company (Shenzhen Eastern GAC) разместил заказ на вертолет Airbus H160 в VIP конфигурации (АСН160). Машина будет эксплуатироваться в районе Большого Залива (Гуандун-Гонконг-Макао), в котором проживает около 70 миллионов человек, и на который приходится 12% ВВП Китая.

Являясь оператором авиации общего назначения в районе Большого залива, Shenzhen Eastern GAC стала единственной компанией в Китае, которая принимает участие в пилотном проекте, который исследует упрощение правил воздушного пространства на малых высотах в Китае. Компания также стала первым китайским оператором вертолетов, который совершил перелет между Гонконгом и материком. Ее вертолетный парк состоит из 12 вертолетов, в том числе трех легких двухмоторных Airbus H135.

Последний контракт на поставку АСН160 Airbus Corporate Helicopters получил на выставке EBACE 2019, увеличив портфель заказов на корпоративную модификацию новейшего среднего вертолета до 12 машин.

Этот заказ поступил на фоне завершения сертификации H160, которая планируется на конец этого года. Ожидается, что первый вариант АСН будет передан клиенту через год после этого. «Этот значительный новый бизнес для АСН160, который еще до сертификации ясно показывает очень высокий уровень признания на рынке», - сказал Фредерик Лемос, глава Airbus Corporate Helicopters. «Эти твердые заказы от хорошо осведомленных клиентов являются конкретным доказательством того, что вертолет отвечает потребностям самых требовательных операторов».

## Простой «полет по проводам»

Collins Aerospace в сотрудничестве с Sikorsky запустила модифицированную систему управления полетом, которая может предлагать электродистанционную систему управления полетом (fly-by-wire) для широкого спектра вертолетов и самолетов.

Разработанная для замены традиционных механических систем управления воздушных судов, новая система дополнительно предлагает дорожную карту для автономных или опционально пилотируемых операций.

Система, разработанная и испытанная совместно с производителем вертолетов Sikorsky, использует электромеханические приводы с магнитными муфтами, приводимыми в движение усовершенствованным компьютером управления полетом. Элементы системы дебютировали на демонстраторе технологии – модифицированном S-76B – до того, как была разработана последняя итерация, совершившая свой первый полет 29 мая на опционально пилотируемом прототипе Sikorsky S-70 Black Hawk.

Генеральный менеджер систем управления Collins Aerospace Дэррил Вудс описывает эволюцию оборуду-

ования, используемого Sikorsky, как «следующее поколение». По его словам, Collins Aerospace работает над запуском в производство этой технологии с целью обеспечения готовности к 2021 году. Эта система вызвала интерес к данной технологии как на гражданском, так и на военном вертолетных рынках, и «в последнее время мы также получаем некоторый интерес от самолетного сегмента», добавляет он.

В нынешней опытной системе Collins Aerospace используется усовершенствованный компьютер управления полетом, но в конечном итоге в серийной системе будет применяться управляющий компьютер следующего поколения, который компания разрабатывает с 2018 года. Collins Aerospace планирует получить для системы гражданские сертификаты США и Европы.

Никаких подробностей о стоимости пока нет, но в компании говорят о ней как о «недорогом обновлении». Это частично обусловлено конструкцией системы, которая не требует изменений в гидравлической системе или приводах, что устраняет необходимость в повторной сертификации воздушного судна.



## Электрический самолет X-57 впервые запустил моторы

Перспективный электрический самолет X-57 Maxwell, разрабатываемый NASA на базе серийного двухмоторного поршневого самолета Tecnam P2006T, впервые запустил электромоторы с воздушными винтами в режиме флюгирования. Как пишет AVweb, испытания были проведены в рамках подготовки к первому полету самолета - летающей лаборатории. На аппарате будут изучаться работа распределенной электрической двигательной установки и особенности пилотирования летательного аппарата с множеством электромоторов.

Сборка X-57 ведется NASA с 2016 года. Проект реализуется последовательно несколькими этапами. На первом этапе с поршневого самолета P2006T демонтировали двигатели и топливную систему, провели электроподготовку, смонтировали новую панель приборов, установили аккумуляторы. На втором этапе на самолет установили два электромотора с трехлопастными воздушными винтами. Моторы были установлены в штатные места поршневых двигателей. Именно по итогам второго этапа и был произведен пробный запуск электромоторов.

В конечном итоге NASA планирует получить электрический самолет с 14 электромоторами, 12 из которых будут расположены на передней кромке крыла, а два - более крупных и мощных - на законцовках. Малые моторы будут работать при маневрировании, взлете и посадке, а более мощные для полета на крейсерской скорости.

Во время испытаний по итогам второго этапа модификации X-57 летчик-испытатель включил электромоторы самолета, подключенного к аэродромной сети питания. Проведенные проверки двигателей и системы управления ими признаны успешными. В ближайшее время самолет планируется отключить



от аэродромной сети и запустить его двигатели от бортовых аккумуляторов. Если эти испытания будут признаны успешными, самолет переведут Летно-исследовательский центр Армстронга в Калифорнии, где он пройдет наземные испытания и совершит первый полет. X-57 поднимется в воздух до конца текущего года.

В 2020 году на X-57 планируется заменить стандартное крыло от P2006T на новое удлиненное крыло. Замена будет произведена в рамках третьего этапа модификации. На новом крыле электромоторы будут установлены на законцовках. После летных испытаний X-57 в такой конфигурации крыло демонтируют с самолета и установят на него 12 небольших электромоторов со складными воздушными винта-

ми. Затем крыло поставят обратно на самолет для летных испытаний.

В конце мая 2019 года французский стартап VoltAero начал стендовые испытания распределенной двигательной установки перспективного гибридного самолета Cassio. Испытания проводятся на стенде, разработанном VoltAero специально для этих целей. Стенд получил название Iron Bird. На нем разработчики намерены проверить основные режимы работы двигательной установки (электрический, гибридный и полет на двигателе внутреннего сгорания), а также функционирование систем управления.

Источник: N+1

## Rolls-Royce сделает электростартер для реактивных двигателей

Двигателестроительная компания Rolls-Royce может с 2025 года начать выпуск реактивных двигателей для бизнес-джетов, которые будут запускаться с использованием электрической энергии, а не воздуха под высоким давлением как сейчас.

В настоящее время группа специалистов работает над семейством электрических стартер-генераторов (ESG) с номинальной мощностью от 40 до 150 кВт. Первоначальным продуктом станет агрегат мощностью 40 кВт, который «находится на продвинутой стадии разработки».

Ранее в рамках первой фазы опытно-конструкторских работ RR проводил испытания системы с использованием генератора, установленного в каскаде высокого давления двигателя для военного применения Adour. По словам руководителя подразделения Rolls-Royce Electrical Эдди Орра (Eddie Orr), в настоящее время предпринимаются дальнейшие усилия, которые должны дать еще один стартер-генератор на валу компрессора низкого давления. По словам Орра, начальные испытания компонентов завершены, и сейчас в компании переходят к испытаниям модифицированного двигателя, сборка которого запланирована на конец лета.

Интеграция электрического стартер-генератора, систем накопления и распределения энергии также может позволить избавиться от механических компонентов, ранее приводимые в действие коробкой привода агрегатов. К ним относятся масляные и гидравлические насосы, а также другие системы, и их замена на эквиваленты с электрическим приводом, что потенциально полностью устраняет необходимость в этом агрегате. «Инженерная работа по оценке всех таких возможностей продолжается», - говорят RR.

RR предполагает, что не будет увеличения веса от интеграции ESG в двигатель, поскольку в результате могут быть удалены некоторые компоненты, такие как гидравлические линии и воздушные пускатели. «Несмотря на то, что система ESG имеет дополнительный вес, существуют возможности сделать изменение «нейтральным по весу» в максимально возможной степени», - говорят в компании.

ESG мощностью 40 кВт рассчитан на небольшие двигатели производителя, такие как семейства AE и BR, которые устанавливаются на нескольких бизнес-джетах, включая снятый с производства Cessna Citation X, а также Embraer Legacy 650 и Gulfstream G650/650ER.

По словам RR, помимо установки на двигатели новой сборки, ESG также может интегрироваться в уже выпущенные двигатели. Производитель надеется выпустить продукт на рынок в 2025 году. Снижение потребности в отбираемом воздухе, обычно поступающем из компрессора высокого давления, также поможет снизить расход топлива и потенциально сократить износ двигателя.

Хотя RR тестирует стартер-генераторы для установки в компрессорах как высокого, так и низкого давления, не все двигатели будут требовать обеих систем одновременно.



## Разрешение на рейс

24 мая 2019 года было опубликовано и вступило в силу Постановление Правительства РФ от 24.05.2019 N 652 «О внесении изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 г. N 527».

Важнейшим пунктом постановления является необходимость получения иностранными авиакомпаниями разрешения Федерального агентства воздушного транспорта, основанного на заключении российских авиакомпаний деловой авиации:

«Решение о выдаче разрешения в отношении осуществления иностранным эксплуатантом перевозок с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства или в пределах территории Российской Федерации на воздушных судах вместимостью не более 20 пассажиров принимается Федеральным агентством воздушного транспорта при наличии заключений российских эксплуатантов, осуществляющих нерегулярные перевозки пассажиров и багажа на воздушных судах вместимостью не более 20 пассажиров, оснащенных турбореактивными двигателями, о невозможности выполнения ими таких перевозок, а также в случае, если в срок, предусмотренный пунктом 10 настоящих Правил, такие заключения российскими эксплуатантами не представлены.»

Перечень российских эксплуатантов для согласования заявок иностранных перевозчиков на выполнение нерегулярных перевозок пассажиров на воздушных судах вместимостью МЕНЕЕ 20 пассажиров опубликован на сайте [www.favt.ru](http://www.favt.ru), в него вошли Общество с ограниченной ответственностью «Авиа-сервис», Общество с ограниченной ответственностью «Авиационные Технологии Инвестиции Сервис» (АвиаТИС), Общество с ограниченной ответственностью Авиапредприятие «Газпром авиа», Акцио-

нерное общество «Джет Эйр Групп», Акционерное общество «Авиакомпания «Меридиан», Акционерное общество «Авиакомпания «РусДжет», Общество с ограниченной ответственностью Авиакомпания «СириусАэро», Общество с ограниченной ответственностью «Авиакомпания «Тулпар Эйр».

Объединенная Национальная Ассоциация Деловой Авиации (ОНАДА) провела консультации и круглый стол с участием представителей российских авиакомпаний деловой авиации, аэропортов, компаний по организационному обеспечению полетов.

26 июня 2019 года по инициативе ОНАДА состоялось совещание по вопросу анализа практики применения и внесения возможных изменений в постановление Правительства Российской Федерации от 28 апреля 2018 года N 527 «Об утверждении Правил выдачи авиационным предприятиям, международным эксплуатационным агентствам и иностранным индивидуальным предпринимателям разовых разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок на территорию иностранного государства или на перевозку их на территорию Российской Федерации с территории иностранного государства, а также разрешений уполномоченного органа в области гражданской авиации на прием на территории Российской Федерации на борт воздушных судов пассажиров, багажа, грузов и почты для воздушных перевозок в пределах территории Российской Федерации» под председательством заместителя Министра транспорта Российской Федерации А.А. Юрчика.

По итогам совещания принято решение об измене-

нии АИП России и исключения из документа требования согласования с российскими операторами перевозки с территории иностранного государства на территорию Российской Федерации пассажиров и багажа на воздушных судах на воздушных судах иностранных операторов, вместимостью не более 20 пассажиров.

Помимо этого, ОНАДА обратилась в Министерство транспорта с инициативой скорейшего внесения изменений в Постановление Правительства Российской Федерации N 527 с целью отмены необходимости согласования с российскими операторами перевозки с территории Российской Федерации на территорию иностранного государства пассажиров и багажа на воздушных судах на воздушных судах иностранных операторов, вместимостью не более 20 пассажиров.



## EmbraerX развивает eVTOL

Компания EmbraerX, подразделение бразильского производителя Embraer разрабатывающее eVTOL, на авиасалоне в Париже поделилась своим видением будущего городской воздушной мобильности и той жизненно важной роли, которую прорывные технологии и сотрудничество сыграют в создании и развитии этого рынка.

«Embraer имеет 50-летний опыт работы в авиационной отрасли, создавая и сертифицируя широкий спектр продуктов и систем. Мы можем многое предложить на этом перспективном рынке», - говорит Антонио Кампелло, исполнительный директор EmbraerX, который является ее создателем.

Кампелло, ветеран Embraer, который проработал в компании около 35 лет, говорит, что технологии развиваются в геометрической прогрессии, что помогают стимулировать инновации. «Искусственный интеллект создает так много возможностей на этом рынке, например, в области автономных полетов, управления воздушным движением и электроники, что поможет революционизировать личный транспорт, создав новые способы полета над городами», - добавляет он.

В рамках своей концепции EmbraerX разрабатывает пятиместный электрический вертикальновзлетающий аппарат (eVTOL), для которого производитель недавно начал публичную кампанию по поиску наиболее подходящего имени. Концепция, представленная в 2018 году, имеет восемь несущих винтов, короткое крыло и толкающие винты. EmbraerX в партнерстве с Uber будет продвигать свой eVTOL для заказа рейсов через мобильное приложение Uber Air. Конкуренты бразильцев, Bell и Boeing, также разрабатывают платформы eVTOL, предназначенные для работы через приложение Uber.

Антонио Кампелло говорит, что eVTOL первоначально будет пилотируемым, но цель состоит в том, чтобы сделать полностью автономную модель. Это воздушное судно заполнит пробел в городских перевозках при поддержке программного обеспечения нового поколения для организации воздушного движения, которое разрабатывается Atech, дочерней компанией Embraer.

Воздушные суда Embraer eVTOL будут первоначально разрабатываться для городских рейсов, но по мере роста спроса и совершенствования аккумуляторных технологий в линейку могут быть добавлены модели, предлагающие более дальние полеты.

Еще одной инициативой EmbraerX, показанной на выставке, стала новая программная платформа Weason, которая будет обслуживать диверсифициро-

ванный парк воздушных судов. Инструмент представляет собой бизнес-справочник типа «Желтые страницы» для авиационной отрасли. По словам Кампелло, он обеспечивает более гибкую и эффективную связь и синхронизирует ресурсы, цепочку поставок послепродажного обслуживания и профессионалов в сфере авиационных услуг.

Заказчиком запуска этой новой бизнес-платформы является американский оператор JetSuiteX.

«Основная цель Weason – предоставить ценные взаимодействия и возможности для бизнеса множеству заинтересованных сторон в экосистеме услуг», - говорит Кампелло. Первоначально платформа будет ориентирована на предоставление решений для внепланового технического обслуживания воздушных судов у провайдеров ТОиР.



## Французские авиаторы покорили Россию

23 июня участники крупнейшего в Европе ежегодного авиаралли на воздушных судах авиации общего назначения завершили российский участок перелета.

Стартовав 8 июня в г. Кольмар (Франция) и пролетев несколько стран западной и восточной Европы, участники 25-го ежегодного воздушного ралли совершили беспрецедентное воздушное путешествие по России.

Группа из 41 пилота-любителя на 18 воздушных су-

дах совершили посадки в Пскове, Санкт-Петербурге, Москве, Казани, Екатеринбурге, Самаре, Волгограде, Краснодаре и Сочи. В большинстве этих городов французские пилоты провели по 2-3 дня, познакомившись с достопримечательностями и оценив традиционное российское гостеприимство и радушие.

Частные пилоты из Франции познакомились с российскими авиаторами, работающими и совершающими полеты как на аэродромах малой авиации, так и в международных аэропортах России. Президент ассо-

циации «Ралли Аэро Франс» Жан-Мишель Колино тепло и восторженно отозвался о приеме, который оказали группе во всех пунктах маршрута.

Первый в своем роде международный перелет не мог бы состояться без участия российской компании «Скай Атлас», обеспечившей организационное и аэронавигационное обеспечение полетов. Несмотря на различия в авиационных правилах и законах Европы и России, команде «Скай Атлас» удалось подготовить всю необходимую документацию, получить разрешения, рассчитать маршруты, обеспечить заправки авиационным бензином и реализовать проект, который в самом начале казался почти неосуществимым.

Воздушное путешествие прошло по плану, без существенных отставаний от графика и происшествий. Единственным курьезным случаем стала незапланированная посадка самолета Jabiru J400 для устранения неисправности системы охлаждения, в результате которой в ряде СМИ были опубликованы неверные сведения. В некоторых публикациях борт перепутали с участниками воздушных гонок в Казани, а кое-где воздушное судно массой в 700 килограмм спутали с крупным бизнес-джетом.

23 июня участники воздушного ралли вылетели из финальной точки на российском участке маршрута, Международного аэропорта Сочи, и взяли курс на запад. Французские пилоты направляются домой через Турцию, Грецию, Албанию и Италию.

Согласно правилам Rallye Aero France, в перелетах принимают участие частные пилоты-любители на легких двух- и четырехместных поршневых самолетах. С 1995 года, когда состоялось первое воздушное ралли, участники побывали во многих странах, сре-



ди которых Испания, Португалия, Марокко, Сенегал, Тунис, Ливия, Хорватия, страны Восточной Европы, Скандинавии, Балтии и др.

Учредителем ралли под лозунгом «Мир и братство» является французский пилот, Президент ассоциации «Ралли Аэро Франс» Жан-Мишель Колино, при поддержке Французской Федерации Аэронавтики (FFA). Авиаперелет получил поддержку Росавиации, ассоциации пилотов и владельцев частных воздушных судов АОПА-Россия, а также ООО «СЗ РЦАИ».

Вся команда Rallye Aero France и г-н Жан-Мишель Колино лично выражают искреннюю благодарность российским авиационным властям и службам управления воздушным движением; партнерам, принимавшим участие в реализации перелета; сотрудникам аэродромов и аэропортов, которые проявили профессионализм, гостеприимство и радушие, а также российским пилотам авиации общего назначения, с которыми французские летчики стали настоящими друзьями.

Отдельную благодарность участники выражают руководству Росавиации Александру Васильевичу Нерадько и Олегу Георгиевичу Сторчевому, руководству и членам АОПА, в частности Евгению Кабанову и Сергею Минигулову, коллективу аэропорта Нефтекамск и жителям поселка Куеда Пермского края, которые оказали неоценимую помощь и поддержку в проведении перелета Rallye Aero France.

Организатор перелета с российской стороны: Sky Atlas.





## Kodiak – медведь суровый

Ка́дьк – самый крупный подвид бурых медведей, обитающий на острове Ка́дьк у южного побережья Аляски. Один из самых мощных хищников в мире, живущих на суше. Типичное для бурых медведей телосложение с компактным и мускулистым туловищем, длинными и сильными конечностями и массивной головой. Подошвы задних лап покрыты грубой кожей, поэтому защищают медведя от влаги и холода. Не знаю почему, но маркетологи американской компании Quest Aircraft очень точно угадали с названием своего самолета. При первом взгляде на Kodiak улавливаются схожие черты, чувствуется характер и медвежья хватка. И самое главное он очень вы-

нослив. Наш алюминиевый высокоплан не достигает высоких скоростей, зато максимально универсален. Его можно оснастить для грузоперевозок, перелетов высокопоставленных лиц, медицинской эвакуации, пассажирского чартера — практически для любых целей, какие только можно представить. Компании и частные владельцы используют самолеты Kodiak в любых условиях, выполняя разные задачи, в первую очередь это транспортировка пассажиров и грузов: экскурсии, рафтинг, чартеры. В начале мая BizavNews отправился за тысячи километров в далекий Санд-поинт, где расположилось производство компании Quest Aircraft.

Самолет Quest Kodiak был разработан специально для полетов в сложных ландшафтах, в условиях укороченных полос, в том числе грунтовых, для эвакуации пострадавших из районов землетрясений и потоков, доставки грузов и продовольствия. Летать там, где инфраструктура в привычном ее понимании отсутствует. Африка, Южная Америка, Россия, Индонезия – все это те регионы, где обычная Cessna Caravan, разработанная больше 30 лет назад для перевозки почты между качественными аэродромами США, может и не взлететь. Задача создать именно внедорожный и надежный, как рассказали на заводе Quest Kodiak, стояла перед производителем. И, кажется, он с ней справился.



При разработке самолета Kodiak приоритетом стала надежность. Pratt & Whitney Canada (P&WC) PT6A-34 — мини-версия легендарного турбинного двигателя мощностью от 500 до 2000 л. с., известного своей безотказностью. По данным P&WC, с выхода первой модели в 1960-х годах было выпущено 48 000 двигателей PT6A, которые суммарно наработали более 395 миллионов летных часов. Помимо Kodiak, PT6A-34 зарекомендовал себя в нескольких двух- и одномоторных трудах, которые предназначены по большей части для транспортировок и парашютных операций: Twin Otter, Piper JetProp, Pacific Aerospace P-750 XSTOL и др.

С момента выпуска первого аппарата в 2007 году Quest Kodiak претерпел существенные изменения, а в 2018 году была осуществлена блочная модернизация, благодаря чему увидело свет новое поколение этих машин. Самым значимым новшеством стал переход с бортового оборудования Garmin G1000 на усовершенствованную модель NXi с более быстрой операционной системой и другими превосходными функциями, включая режим визуального захода на

посадку и наложение навигационного плана на основной пилотажный дисплей, информацию о плане полета, погоде и пр. Аппараты второго поколения также оснащены резервным электронным прибором L-3 ESI 500, поэтому на панели отсутствуют аналоговые датчики. Автомат углов атаки Safe Flight обеспечивает дополнительную защиту в случае риска сваливания. Топливо Jet-A, используемое для двигателей Pratt & Whitney, хранится в крыле. Еще одна опция второго поколения самолета — заправка через одно отверстие — неценное удобство, которое будет стоить всего 7 кг полезной нагрузки. Топлив-

ные датчики чрезвычайно точные, — располагаются под крылом, то есть вам не придется лезть на крыло, чтобы проверить уровень топлива.

Ряд характеристик делают Kodiak особенно привлекательным для местностей со сложным рельефом. Дорожный просвет винта — 48 см, а размах крыла — лишь около 14 метров, благодаря чему самолету легко протиснуться между кустами или деревьями на узких взлетно-посадочных полосах. Такая опция нашей машины, как 29-дюймовые шины (~74 см), улучшает управляемость самолета, позволяет по-

садить его на мягкую поверхность и обеспечивает долговечность шин на жестких ВПП.

### *Первое знакомство*

По большим ступеням встроенного бортового трапа Kodiak легко подниматься в кабину. Для размещения пассажиров и при необходимости загрузки объемных предметов, например, в случае медицинской эвакуации, трап можно откинуть ниже уровня фюзеляжа. Грузовая дверь открывается и закрывается очень просто благодаря крупному запорному механизму — приятная неожиданность для мускулистого внедорожника. В демонстрационном самолете, на котором летал я, оборудован модернизированный салон Timberline. Timberline — это компоновка среднего класса, в которой можно выбрать один из двух цветов — тепло бежевый или холодно серый. Такой салон включает съемный ковер, подстаканники, светодиодные лампы для чтения, карманы для хранения, систему контроля вентиляции кабины и другие комфортные опции для пассажиров. Салон Timberline не только обеспечивает потрясающий комфорт, но и подходит для сложных полетов. Ковер крепится небольшими кнопками, и его можно быстро снять. Под ковром — пол с противоскользящим легкоочищаемым покрытием. Quest успешно справился с задачей создать изящный и в то же время функциональный интерьер. Например, панель доступа к кислородной системе крепится магнитами, то есть легко снимается при обслуживании. Кабина в Kodiak негерметична, поэтому самолет можно дополнительно оснастить отсеками кислородных масок для задней части (входят в премиальную комплектацию салона Summit).

Все кресла снимаются в считанные минуты и (кроме кресел Summit) легко помещаются в дополни-



тельный грузовой отсек под фюзеляжем (опция). Да, я тоже сначала не поверил, но когда заглянул в грузовой отсек одного из Kodiak, припаркованного неподалеку от нас на заводе Quest Aircraft, то понял, что пилоты не шутят. Кабина из стекловолокна разделена на три просторных отсека. Наш пилот утверждает, что один канадский оператор регулярно, доставляя пассажиров в определенный пункт, возит в обратном направлении 55-галлонные бочки с нефтью. Сиденья легко сложить и разместить в грузовом отсеке, а бочки — загрузить через широкий грузовой люк. При способности вмещать целую тонну груза,

скорость нагруженного самолета снижается лишь на пару узлов.

Попасть в кабину пилотов Kodiak не так уж просто — альпинистские навыки вам не помешают. Однако когда я все же забрался внутрь, я почувствовал себя как дома. Механизм закрытия двери отнюдь не банален. Как и в случае с трапом самолета, это самый мягкий механизм, что мне довелось встречать на судах легкой авиации. Обновленные кресла регулируются в разных направлениях, так что их легко настроить для оптимального вида из кабины.



Четырехточечные ремни делают полеты в тяжелых условиях более безопасными.

Уже немало написано о потрясающем обновлении Garmin G1000 NXi. Все самолеты обладают какими-либо уникальными функциями; в Kodiak им стал экран с информацией о загрузке и центровке с центровочным графиком, который позволяет быть уверенным, что нагрузка не выходит за пределы безопасного диапазона в течение всего полета (при условии правильной загрузки самолета).

За гладкой панелью скрываются два бардачка. Кроме того, самолет оснащен подстаканниками и USB-портами. Несмотря на то, что кабина Kodiak негерметична, уплотнители дверей с автоматическим механизмом дают превосходную звукоизоляцию и предохраняют от утечек воздуха. Ручки и переключатели выглядят, скорее, утилитарными, нежели элитными, но, напомним, клиенты Kodiak, как правило, больше ценят надежность и ремонтпригодность, чем роскошь.

### ***В полет!***

Руление осуществляется просто. Как и на других аппаратах, оснащенных моторами линейки PT6, необходимо соблюдать осторожность при взлете и следить за тем, чтобы не перегрузить двигатель, поэтому я контролировал крутящий момент и датчики температуры выхлопных газов. Крылья расположены высоко, за кабиной пилота, что позволяет достичь великолепной видимости — прекрасный бонус с учетом ошеломляющего пейзажа. Компания Quest удачно установила окна во всех частях самолета: пассажирам не приходится изгибаться, чтобы смотреть в окно.

День был очень жарким при повышенной влажности, поэтому высота по плотности в Sandpoint Airport составила 2200 метров, мы взлетели с отметки 300 метров с единственной полосы, используя приемы короткого взлета. Мы увеличиваем крутящий момент и разворачиваем Kodiak — рык мощного мотора эхом разносится по округе. Радиус разворота этой могучей птицы впечатляет. На более жестких поверхностях машина вращается практически как аппарат с хвостовой опорой.

При весе 2,77 тонны у нас оставался приличный запас до максимальной взлетной массы. Наш пилот набирал высоту на скорости 110 узлов, и мы увидели

показатель 1200 фут/мин (22 км/ч) — неплохо для таких условий. Kodiak намного медленнее ТВМ 930 и Pilatus PC-12, тем не менее, при полете до Спокана, он опередил бы, например, очень популярный у американцев Mooney на целый час. Фактическая скорость самолета достигла 178 узлов на 3200 метрах, причем все датчики оставались зелеными, а расход топлива составил всего 132 кг/ч.

Управлять самолетом — одно удовольствие на любой скорости. Наш пилот замедлился до 85 узлов, при этом контролировать судно было просто. Еще снизил скорость. При отсутствии закрылков он задрал нос и сбросил скорость до 58 узлов, что на 12 узлов

ниже начала «белой дуги», но элероны оставались чувствительными к управлению. Он не мог пустить самолет в штопор, но спуск на скорости 600 фут/мин (11 км/ч) дал понять, что крыло «устало». При закрылках, выпущенных на 20 градусов, он ушел в небольшое сваливание на скорости 44 узла, что на 5 узлов ниже красной линии.

Хорошие характеристики сваливания Kodiak, вероятно, обусловлены конструкцией крыла, которое состоит из двух секций, разделенных четко различимой манжетой, что позволяет направить поток воздуха над дальней частью крыла. Это самолет определенно дает чувство уверенности при пилотировании в местности со сложным рельефом. И вот мы уже летим над фантастическим горным хребтом. Чтобы порисоваться, наш пилот, не убирая закрылки, замедляет Kodiak и разворачивает машину буквально на месте над скалами. Вмиг мы оказываемся в другом направлении и устремляемся к дому. Да, Quest Kodiak не бьет рекорды скорости, но готов выполнять многие другие задачи, будь то в гористой местности или любой иной.

#### *Дополнительные возможности*

Я уже говорил, что Kodiak 100 серии II универсален? Вас ждут летние водные операции? Установите обычные полавки или полавки с сухопутным шасси — и наслаждайтесь. Режим гидросамолета в тот жаркий день казался очень соблазнительным. Что касается обледенения, конечно, оно не входило в наши планы, но тем, кому приходится летать в зимних условиях, следует знать, что Kodiak поддерживает противообледенительную систему TKS. TKS-бак на 16 галлонов можно установить в центроплане (как в нашем демонстрационном экземпляре) или в грузовом отсеке (при наличии). Пилоты говорят, что



бака хватает на два с половиной часа непрерывной работы, правда, обычно в постоянном поступлении противообледенительной жидкости нет нужды. А если такие условия возможны, полет лучше отменить.

Необязательно летать в экстремальных условиях, чтобы оправдать владение Kodiak. Он способен перевозить более 900 кг на коротких рейсах, поэтому



можно смело усаживать на каждое место взрослого человека. Еще одна важная задача, которую решает Kodiak, по утверждению представителей компании, — наблюдательные полеты: максимальная продолжительность полета может быть увеличена практически до 10 часов при снижении скорости. Как бы я ни любил летать, тут я решил поверить им на слово.

Сегодня за надежность и экономичность самолета Quest Kodiak проголосовали свыше 250 клиентов по всему миру. Около половины из них находятся в США и Канаде. Южная Америка, Африка, Новая Зеландия демонстрируют интерес, Индонезия и Папуа-Новая

Гвинея считаются перспективными зарубежными рынками. Quest Aircraft не скрывает своих ожидания и от рынка России, с ее огромной территорией, полуразрушенной аэродромной инфраструктурой и резким спросом на пассажирские и груз-оперевозки в отдаленные уголки страны. Самолет Quest Kodiak имеет российский сертификат типа, первый самолет уже летает в одном из сибирских округов. Заявки на новый Kodiak Series II уже принимаются у нас в стране группой компаний Aim of Emperor.

*Дмитрий Петроченко*  
Москва - Нью-Йорк - Спокан - Сандпойнт



## Самолет недели

Оператор: *Avangard Aviation*

Тип: *Embraer Legacy 600*

Год выпуска: **2012 г.**

Место съемки: **июнь 2019 года, Nice Cote d'Azur - LFMN, France**



Фото: Дмитрий Петроченко